



**ANALISIS PELAKSANAAN PERJANJIAN KERJASAMA
PENGANGKUTAN BATUBARA PADA PT. MOMENTUM
INDONESIA INVESTAMA**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**AYU AMANAH
531611306224 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2020**



**ANALISIS PELAKSANAAN PERJANJIAN KERJASAMA
PENGANGKUTAN BATUBARA PADA PT. MOMENTUM
INDONESIA INVESTAMA**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**AYU AMANAH
531611306224 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2020**

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS PELAKSANAAN PERJANJIAN KERJASAMA
PENGANGKUTAN BATUBARA PADA PT. MOMENTUM INDONESIA
INVESTAMA**

Disusun Oleh:

AYU AMANAH
531611306224 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 07 Agustus 2020

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Materi

Penulisan

SRI SUYANTI, S.S., M.Si.

YUSTINA SAPAN, S.ST., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19560822 197903 2 001

NIP. 19771129 200502 2 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

NUR ROHMAN, S.E., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Pelaksanaan Perjanjian Kerjasama Pengangkutan Batubara pada PT. Momentum Indonesia Investama” karya,

Nama : Ayu Amanah

NIT : 531611306224 K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal.....

Semarang,2020

Penguji I

Penguji II

Penguji III


Ir. FITRI KENSIWI, M.Pd.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19660702 199203 2 009


SRI SUYANTI, S.S., M.Si.

Pembina Tk. I (III/d)

NIP. 19560822 197903 2 001


Capt. H. AGUS SUBARDI, M.Mar.

Pembina Utama Muda (IV/c)

NIP. 19550723 198303 1 001

Mengetahui,

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Ayu Amanah

NIT : 531611306224 K

Program Studi : KALK

Skripsi dengan judul “Analisis Pelaksanaan Perjanjian Kerjasama Pengangkutan Batubara pada PT. Momentum Indonesia Investama”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 07 Agustus 2020

Yang menyatakan,



AYU AMANAH
NIT. 531611306224 K

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. Segala sesuatu itu berproses, maka jalani setiap prosesnya dengan senyum, sabar dan ikhlas.
2. Tidak penting seberapa lambat kita maju, selagi kita tidak pernah berhenti.
3. Apapun yang hilang dari kita akan dikembalikan lagi oleh Allah, tetapi dalam wujud dan waktu yang lain.

Persembahan:

1. Orang tua saya, Bapak Akhmad Baekhoni dan Ibu Bondan Kusumaning Tiyas yang setiap hari mendoakan dan memberi semangat.
2. Saudara kembar saya, Bayu Amanullah dan Adik Baharudin Yusuf yang menjadi motivasi saya untuk terus berjuang.
3. Senior sekaligus kakak Vibula Hariyananto, Fahrul Halimi, Arif Rahman Hakim yang telah membimbing dan membantu saya selama melaksanakan praktek darat.
4. Theodorus Pratika Twianjaya yang selalu memberi semangat dan dukungan.
5. Teman SMA, Anisa, Intani, Vindi, Tania, Adib, Edo yang selalu menghibur dan mendukung saya.
6. Taruni Kos Pabrik yang selalu menemani.
7. 53dulur Kudus yang siap membantu dan memberi semangat.
8. Teman-teman Angkatan LIII PIP Semarang.

PRAKATA



Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Analisis Pelaksanaan Perjanjian Kerjasama Pengangkutan Batubara pada PT. Momentum Indonesia Investama”**.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Orang tua saya yang telah memberikan ilmu kedisiplinan, berjuang dan doa, serta saudara kembar dan adik saya yang selalu menyemangati.
2. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku ketua jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan PIP Semarang.
4. Ibu Sri Suyanti, S.S., M.Si. selaku dosen pembimbing materi skripsi.
5. Ibu Yustina Sapan, S.ST., M.M. selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan skripsi.

6. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
7. PT. Momentum Indonesia Investama Jakarta yang telah memberikan saya kesempatan untuk melakukan pengalaman praktek darat serta membantu dalam mendapatkan data untuk skripsi ini.
8. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang, 07 Agustus 2020

Penulis



AYU AMANAH

NIT. 531611306224 K

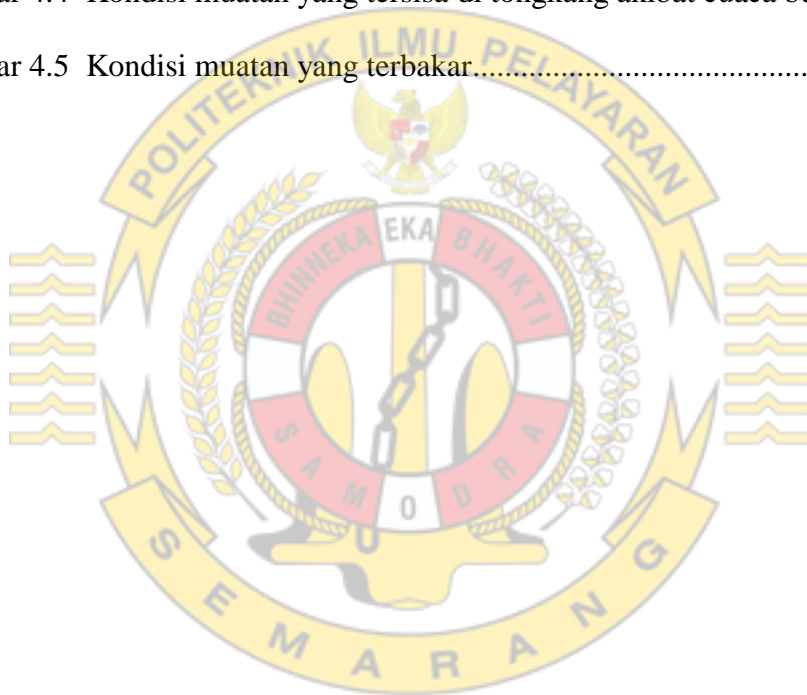
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
ABSTRAKSI.....	xii
ABSTRACT	xiii
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar belakang masalah	1
1.2 Perumusan masalah	3
1.3 Tujuan penelitian	3
1.4 Manfaat penelitian	4
1.5 Sistematika penulisan	5
BAB II. LANDASAN TEORI	8
2.1 Tinjauan pustaka.....	8
2.2 Kerangka berpikir	30
BAB III. METODE PENELITIAN	31
3.1 Pendekatan dan desain penelitian	31

3.2	Fokus dan lokus penelitian	33
3.3	Sumber data penelitian	34
3.4	Teknik pengumpulan data	36
3.5	Teknik keabsahan data.....	41
3.6	Teknik analisa data	43
BAB IV.	HASIL DAN PEMBAHASAN.....	45
4.1	Gambaran umum objek yang diteliti	45
4.2	Analisa masalah	58
4.3	Pembahasan Masalah	64
BAB V.	PENUTUP.....	72
5.1	Simpulan.....	72
5.2	Saran.....	73
DAFTAR PUSTAKA.....		74
LAMPIRAN.....		76
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		99

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Berpikir	30
Gambar 3.1 <i>Triangulasi</i> dari tiga sumber data.....	43
Gambar 4.1 PT. Momentum Indonesia Investama.....	46
Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT. Momentum Indonesia Investama	49
Gambar 4.3 Kondisi muatan sebelum berlayar	68
Gambar 4.4 Kondisi muatan yang tersisa di tongkang akibat cuaca buruk	69
Gambar 4.5 Kondisi muatan yang terbakar.....	70



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Data <i>Tugboat</i> milik PT. Momentum Indonesia Investama	76
Lampiran 2	Data <i>Barge</i> milik PT. Momentum Indonesia Investama	77
Lampiran 3	<i>Daily Report</i> TB. Momentum 03/BG. Momentum 3003	78
Lampiran 4	Prakiraan Cuaca 23 Januari 2019	80
Lampiran 5	<i>Daily Report</i> TB. Momentum 08/BG. Momentum 3008	81
Lampiran 6	Berita Acara <i>Loss Cargo</i> Akibat Cuaca Buruk	83
Lampiran 7	<i>Draught Survey</i> Muat BG. Momentum 3003	84
Lampiran 8	<i>Draught Survey</i> Bongkar BG. Momentum 3003	85
Lampiran 9	<i>Draught Survey</i> Muat BG. Momentum 30012	86
Lampiran 10	<i>Draught Survey</i> Bongkar BG. Momentum 30012	87
Lampiran 11	<i>Pre-Shipment Notice</i> (PSN)	88
Lampiran 12	Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL)	89
Lampiran 13	Hasil Wawancara 1	92
Lampiran 14	Hasil Wawancara 2	95
Lampiran 15	Hasil Wawancara 3	97

ABSTRAKSI

Amanah, Ayu.2020. “*Analisis Pelaksanaan Perjanjian Kerjasama Pengangkutan Batubara pada PT. Momentum Indonesia Investama*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Sri Suyanti, S.S., M.Si. Pembimbing II : Yustina Sapan, S.ST., M.M.

Dalam pelaksanaan pengangkutan barang melalui laut memungkinkan resiko yang terjadi mulai dari keterlambatan kapal maupun terjadi kerusakan serta kehilangan muatan sehingga mengakibatkan muatan pada saat dibongkar di pelabuhan bongkar tidak sesuai dengan muatan pada saat dimuat di pelabuhan muat. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk memahami penyebab terjadinya keterlambatan kapal, mengidentifikasi faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kehilangan maupun kerusakan muatan kemudian untuk menentukan strategi apa saja yang dilakukan oleh PT. Momentum Indonesia Investama dalam mengatasi terjadinya keterlambatan kapal, kehilangan maupun kerusakan muatan.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata dari pengamatan secara langsung oleh penulis saat melaksanakan praktek darat. Dalam hal ini penulis menggunakan teknik keabsahan *Triangulasi* yang menggunakan data berupa pendekatan terhadap obyek melalui observasi, wawancara, serta studi dokumentasi.

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan selama penulis melaksanakan praktek darat di PT. Momentum Indonesia Investama terkait masalah keterlambatan kapal adalah cuaca buruk dan gelombang tinggi serta permasalahan mesin kapal. Kemudian faktor yang menyebabkan kehilangan serta kerusakan muatan adalah faktor cuaca dan faktor kalori dari muatan itu sendiri. Strategi yang dilakukan PT. Momentum Indonesia Investama untuk mengatasi terjadinya keterlambatan kapal serta kehilangan dan kerusakan muatan adalah memantau prakiraan cuaca satu minggu sekali, memantau line up atau antrian sandar pelabuhan yang akan di singgahi kapal milik perusahaan kemudian untuk mengatasi terjadinya kehilangan serta kerusakan cargo maupun kebakaran cargo, maka pihak crew kapal melakukan penyiraman terhadap cargo yang berasap.

Kata Kunci : Batubara, Perjanjian, Pengangkutan.

ABSTRACT

Amanah, Ayu.2020. “*Analisis Pelaksanaan Perjanjian Kerjasama Pengangkutan Batubara pada PT. Momentum Indonesia Investama*”. Essay. Diploma IV Program, Program Study of Sea Transportation and Port Management, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Advisor I: Sri Suyanti, S.S., M.Sc. Advisor II: Yustina Sapan, S.ST., M.M.

In the implementation of transporting goods on the sea, it allows risks that happen starting from the delay of the ship or damage and loss of cargo so that the load when unloaded at the unloading port does not match the load when loaded at the port to load. The purpose of this study is to understand the causes of ship delays, identify the factors that cause the loss and damage to the cargo then to determine to determine what strategies are carried out by PT. Momentum Indonesia Investama in overcoming ship delays, cargo loss and damage.

The method that used in this study is a qualitative research method that produces descriptive data in the form of words from direct observation by the author when carrying out land practice. In this case the author uses the validity technique Triangulation which uses data in the form of an approach to the object through observation, interviews, and study documentation.

Based on the results of research and discussion during the authors carry out ground practice at PT. Momentum Indonesia Investama related to ship delays is bad weather and high waves and problems of ship engine. Then the factors that cause loss and damage to the load are the weather factor and the calorie factor of the charge itself. The strategy carried out by PT. Momentum Indonesia Investama to overcome ship delays as well as loss and damage to cargo is to monitor weather forecasts once a week, monitor line up or port queues that will be visited by company-owned vessels and then to overcome the loss and damage of cargo and cargo fires, the crew the ship does watering the smoking cargo.

Keywords: Coal, Agreements, Transportation.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pengangkutan merupakan salah satu kegiatan yang sangat vital. Hal tersebut disebabkan oleh berbagai faktor seperti keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari beribu-ribu pulau dan dikelilingi oleh lautan yang memungkinkan pengangkutan melalui darat, perairan, dan udara yang mana dapat menjangkau seluruh wilayah di Indonesia. Kondisi tersebut juga dapat mendorong dan menjadi alasan penggunaan alat pengangkut modern atau yang lebih dikenal oleh masyarakat dengan nama alat transportasi.

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Transportasi memegang peranan penting bagi negara kepulauan seperti Indonesia antara lain, memperlancar roda perekonomian bangsa, dan menciptakan persatuan nasional yang semakin kuat dengan tidak terasingnya penduduk di daerah pedalaman, sehingga pelayanan kepada masyarakat dapat dikembangkan maupun diperluas dengan lebih merata di setiap wilayah Indonesia.

Pada suatu pengangkutan dengan menggunakan transportasi dibutuhkan suatu perjanjian dalam pelaksanaan pengangkutan barang tersebut. Perjanjian dalam pengangkutan barang menggunakan transportasi laut biasanya menggunakan perjanjian tertulis atau yang disebut dengan *Charter Party*.

Didalam *charter party* terdapat beberapa kesepakatan yang telah dibuat dan disetujui oleh beberapa pihak yang terlibat didalam pengangkutan tersebut.

Pada umumnya terdapat 3 pihak dalam perjanjian pengangkutan melalui transportasi laut, yaitu :

1. *Shipper* / Pengirim Barang.
2. *Owner* / Pemilik Kapal.
3. *Consignee* / Penerima Barang.

didalam suatu pengangkutan, ketiga pihak tersebut sangat berpengaruh dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan. Pada umumnya pelaksanaan pengangkutan merupakan proses mulai dari pemuatan barang milik *Shipper* kedalam kapal lalu dibawa oleh pengangkut menuju ke tempat yang telah disepakati oleh pihak *Shipper* dan *Owner*, kemudian dilakukan pembongkaran muatan tersebut.

Dalam pelaksanaan pengangkutan barang melalui laut kemungkinan mendapat kerugian atau biasanya disebut resiko akan selalu ada. Resiko dapat terjadi mulai dari keterlambatan kapal, total muatan yang dimuat tidak sesuai dengan total muatan pada Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL), selama pelayaran terjadi kerusakan maupun kehilangan muatan sehingga mengakibatkan muatan pada saat dibongkar di pelabuhan bongkar tidak sesuai dengan muatan pada saat dimuat di pelabuhan muat.

Berdasarkan uraian tersebut maka penulis mengambil judul “Analisis Pelaksanaan Perjanjian Kerjasama Pengangkutan Batubara Pada PT. Momentum Indonesia Investama”.

1.2 Perumusan Masalah

Dalam suatu penelitian, perumusan masalah sangatlah penting. Perumusan masalah akan mempermudah penulis dalam melakukan penelitian dalam mencari jawaban yang tepat atau sesuai. Berikut adalah rumusan masalah dalam penelitian ini :

- 1.2.1 Mengapa terjadi keterlambatan kapal dalam pelaksanaan pengangkutan batubara pada PT. Momentum Indonesia Investama?
- 1.2.2 Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kehilangan maupun kerusakan muatan?
- 1.2.3 Strategi apa yang dilakukan PT. Momentum Indonesia Investama untuk mengatasi terjadinya keterlambatan kapal dan kehilangan maupun kerusakan muatan guna memperlancar pelaksanaan perjanjian pengangkutan batubara?

1.3 Tujuan Penelitian

Dalam penulisan skripsi, ada tujuan penelitian diambil dari latar belakang dan rumusan masalah. Ada beberapa tujuan penelitian yang akan dicapai dalam penulisan skripsi ini, yaitu:

- 1.3.1 Untuk mengetahui penyebab terjadinya keterlambatan kapal dalam pelaksanaan pengangkutan batubara pada PT.Momentum Indonesia Investama.
- 1.3.2 Untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kehilangan maupun kerusakan muatan.

1.3.3 Untuk menentukan strategi apa saja yang dapat dilakukan PT. Momentum Indonesia Investama dalam mengatasi terjadinya permasalahan dalam pelaksanaan perjanjian kerjasama pengangkutan batubara.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat dimanfaatkan dan menjadi pertimbangan serta acuan bagi pihak-pihak yang membutuhkan sebagai bahan atau sumber informasi. Adapun manfaat dari penyusunan skripsi ini adalah :

1.4.1 Manfaat Secara Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat secara teoritis yaitu :

1.4.1.1 Untuk melatih penulis menuangkan pikiran dan pendapat dalam bahasa secara deskriptif tulisan yang dapat dipertanggung jawabkan.

1.4.1.2 Bagi para pembaca dapat dijadikan sebagai tambahan pengetahuan mengenai proses pelaksanaan perjanjian kerjasama pengangkutan batubara di PT. Momentum Indonesia Investama serta mengenai apa saja permasalahan yang dapat timbul dari pelaksanaan pengangkutan batubara.

1.4.2 Manfaat Praktis

Diharapkan dengan adanya penelitian ini maka dapat memberikan manfaat nyata kepada pihak-pihak yang terlibat dalam

pelaksanaan perjanjian pengangkutan batubara dan kerjasama antara instansi terkait, adapun diantaranya :

1.4.2.1 Bagi perusahaan agar dapat lebih baik dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan batubara. Karena hal ini sangat berpengaruh terhadap kemajuan perusahaan.

1.4.2.2 Sebagai panduan praktis dalam memecahkan permasalahan yang timbul dari pelaksanaan perjanjian kerjasama pengangkutan batubara.

1.4.2.3 Penelitian ini dapat menjadi sebuah wacana yang dapat menambah pengetahuan dan sebagai bahan pengembangan untuk meningkatkan mutu dan kualitas lembaga pendidikan atau Institusi PIP Semarang.

1.5 Sistematika Penulisan

Penulisan skripsi ini terdiri dari 5 (lima) bab menurut pedoman penulisan skripsi yang disusun sedemikian rupa agar lebih sistematis dan mudah dimengerti. Untuk mempermudah proses pemikiran dalam membahas permasalahan maka peneliti menyusun dan menguraikan penjelasan tentang sistematika dari penelitian ini sehingga akan memudahkan para pembaca dalam mengikuti penyajian yang terdapat di dalam penelitian ini. Sistematika penulisan dapat dijabarkan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini membahas mengenai latar belakang permasalahan, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan

sistematika penulisan. Latar belakang berisi tentang masalah yang melatar belakangi serta alasan pemilihan judul. Perumusan masalah adalah pertanyaan-pertanyaan penelitian berkaitan dengan masalah yang akan di bahas dalam skripsi ini. Tujuan penelitian berisi tujuan yang akan dicapai melalui kegiatan penelitian ini. Manfaat penelitian berisi uraian tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian. Sistematika penulisan berisi susunan bagian penelitian dimana bagian yang satu dengan bagian yang lain saling berkaitan dalam satu runtutan pikir.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini membahas mengenai dasar-dasar teori yang digunakan dan diambil dari referensi yang menjadi pedoman dalam mendasari permasalahan pada skripsi ini beserta dengan uraian-uraian yang diperoleh pada saat penulis melaksanakan penelitian. Bab ini juga memuat definisi operasional atau istilah lain yang dianggap penting dalam penelitian dan kerangka pikir penelitian yang menjadi alur dan pedoman dalam pemecahan masalah penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Dalam bab ini membahas mengenai metode penelitian yang digunakan dalam menyelesaikan penelitian, yang terdiri dari lokasi atau tempat penelitian, metode pengumpulan data, dan teknik analisa data.

BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini membahas mengenai analisa masalah dan pembahasan atas apa yang didapatkan selama penulis melaksanakan penelitian di PT. Momentum Indonesia Investama yang antara lain mengenai gambaran umum perusahaan atau tempat penelitian, analisa hasil penelitian dari rumusan masalah. Dengan pembahasan, maka permasalahan akan terpecahkan dan dapat diambil kesimpulan.

BAB V PENUTUP

Sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini maka dalam bab ini berisi jawaban terhadap masalah dari penelitian yang dibuat berdasarkan hasil analisa mengenai topik yang dibahas dan berisi kesimpulan serta saran untuk semua pihak yang terkait. Kesimpulan yang telah ditarik dari hasil penelitian berdasarkan analisa data dan pembahasan mengenai topik yang diteliti serta saran bagi penyelesaian permasalahan sebagai suatu masukan yang bermanfaat.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka dilakukan oleh penulis untuk mempermudah dalam pemahaman isi skripsi. Bab ini akan menyajikan teori-teori dan konsep yang dapat diterapkan untuk acuan pemahaman dan pemecahan masalah yang sedang dibahas mengenai analisis pelaksanaan perjanjian pengangkutan batubara pada PT Momentum Indonesia Investama. Maka dari itu perlu diketahui dan dijelaskan beberapa teori penunjang yang penulis ambil dari beberapa referensi terkait dengan pembahasan skripsi ini.

2.1.1 Analisis

Menurut Sugiyono (2015:335), analisis adalah sebuah kegiatan untuk mencari suatu pola dimana analisis merupakan cara berpikir yang berkaitan dengan pengujian secara sistematis terhadap sesuatu untuk menentukan bagian, hubungan antar bagian dan hubungannya dengan keseluruhan.

Menurut Dwi Prastowo Darminto (2012:52), analisis adalah penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri, serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan.

Menurut Satori dan Komariyah (2014:200), analisis adalah suatu usaha untuk menguraikan dan menelaah suatu masalah atau fokus kajian menjadi bagian-bagian sehingga susunan atau tatanan bentuk

sesuatu yang diuraikan itu tampak dengan jelas dan karenanya bisa secara lebih terang ditangkap maknanya atau lebih jernih dimengerti duduk perkaranya.

Menarik kesimpulan dari beberapa pengertian diatas, maka penulis dapat menyimpulkan bahwa analisis adalah suatu kegiatan untuk menelaah atau menyelidiki penyebab akibat dari suatu peristiwa atau kejadian untuk memecahkan masalah guna memperlancar sebuah keadaan atau situasi yang disebutkan.

2.1.2 Pelaksanaan

Menurut George R. Terry (2011:82), Pelaksanaan adalah membangkitkan dan mendorong semua anggota kelompok agar supaya berkehendak dan berusaha dengan keras yang meliputi menentukan, mengelompokan, penugasan orang-orang dengan memperhatikan lingkungan fisik untuk mencapai tujuan dengan ikhlas serta serasi dengan perencanaan dan usaha-usaha pengorganisasian sesuai dengan kewenangan yang dilimpahkan terhadap setiap individu untuk melaksanakan kegiatan tersebut.

Menurut Siagian S.P (1990:97), Pelaksanaan merupakan proses memberi motivasi kerja kepada para bawahan dengan sedemikian rupa, sehingga pada akhirnya mereka bekerja secara ikhlas dan tekun agar tercapai tujuan organisasi dengan ekonomis dan efisien.

Menurut Westra (1985:17), Pelaksanaan merupakan aktifitas atau usaha-usaha yang dilakukan untuk menjalankan semua rencana

dan kebijaksanaan yang telah ditetapkan dan dilengkapi dengan semua kebutuhan, alat-alat yang diperlukan, siapa yang melaksanakan rencana tersebut, dimana tempat pelaksanaannya dimulai dan bagaimana cara yang harus dilakukan untuk melaksanakan rencana tersebut.

Sedangkan menurut Harsono (2002:67), Pelaksanaan atau implementasi adalah suatu proses untuk melaksanakan kebijakan menjadi tindakan kebijakan dari politik ke dalam administrasi dalam rangka penyempurnaan suatu program.

Berdasarkan pengertian pelaksanaan menurut beberapa ahli diatas, maka dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan adalah suatu kebijakan dalam penyelesaian keputusan demi tercapainya tujuan yang baik dengan bergantung bagaimana implementasi yang berjalan dengan baik dalam melaksanakan proses penyempurnaan akhir. Pelaksanaan juga dapat disimpulkan sebagai tindak lanjut ataupun implementasi yang dilakukan setelah adanya penetapan program atau rencana yang terdiri dari pengambilan keputusan, langkah strategis maupun langkah operasional untuk mencapai tujuan ataupun sasaran yang telah ditetapkan.

2.1.3 Perjanjian

Menurut Subekti (1996:1), perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seorang berjanji pada seorang yang lain atau dimana dua orang saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal yang disetujui bersama.

Menurut R. Wirjono Prodjodikoro (1991:11), Perjanjian merupakan suatu hubungan hukum mengenai harta benda antara dua pihak, dimana suatu pihak berjanji atau dianggap berjanji untuk melakukan suatu hal, sedangkan pihak lain berhak menuntut pelaksanaan perjanjian tersebut.

Menurut Tirtodiningrat (1985:83), Perjanjian adalah suatu perbuatan hukum berdasarkan kata sepakat diantara dua orang atau lebih untuk menimbulkan akibat-akibat hukum yang diperkenankan oleh undang-undang. Berdasarkan pengertian tersebut, dapat dilihat bahwa suatu perjanjian terjadi apabila sudah adanya kata sepakat. Apakah perjanjian tersebut dibuat baik secara langsung misalnya saling berhadapan antara dua orang yang saling memiliki kepentingan, maupun dalam bentuk yang tidak langsung misalnya dengan memakai perantara seperti surat menyurat. Apabila diantara kedua belah pihak yang memiliki kepentingan yang sangat berbeda tersebut menyatakan kesepakatannya maka dalam hal ini telah dikatakan atau dapat disebut suatu perjanjian, karena apabila tidak ada kata sepakat antara kedua belah pihak maka mengakibatkan perjanjian itu tidak ada atau perjanjian tersebut tidak sah.

Perjanjian pengangkutan pada umumnya bersifat lisan atau tidak tertulis, tetapi perjanjian tidak tertulis selalu di dukung oleh dokumen pengangkutan. Dokumen pengangkutan berfungsi sebagai bukti sudah

terjadi perjanjian pengangkutan dan wajib dilaksanakan oleh pihak-pihak. Dokumen pengangkutan barang lazim disebut surat muatan, sedangkan dokumen pengangkutan penumpang lazim disebut karcis penumpang. Perjanjian pengangkutan dapat juga dibuat tertulis yang disebut perjanjian *charter (charter party)*. Seperti *charter* pesawat udara untuk mengangkut jemaah haji ataupun *charter* kapal untuk mengangkut barang dagangan. Jadi perjanjian pengangkutan pada umumnya diadakan secara lisan, didukung oleh dokumen pengangkutan yang membuktikan bahwa perjanjian itu disetujui dan sudah terjadi yang bersifat mengikat untuk dilaksanakan.

Apabila para pihak menghendaki, diperbolehkan dibuatkan perjanjian secara tertulis yang disebut surat perjanjian angkutan laut atau *charter party*. Alasan dari para pihak menginginkan agar perjanjian pengangkutan tersebut dibuat secara tertulis adalah sebagai berikut :

- 2.1.3.1 Kedua pihak ingin memastikan mengenai kewajiban dan hak.
- 2.1.3.2 Kejelasan perincian mengenai objek, tujuan dan beban resiko para pihak.
- 2.1.3.3 Kepastian dan kejelasan cara pembayaran dan penyerahan barang.
- 2.1.3.4 Menghindari berbagai macam tafsiran arti kata dan isi perjanjian.

2.1.3.5 Kepastian mengenai kapan, dimana dan alasan apa perjanjian berakhir.

2.1.3.6 Menghindari konflik pelaksanaan perjanjian akibat ketidakjelasan maksud yang dikehendaki oleh para pihak.

2.1.3.7 Dengan demikian pengertian perjanjian pengangkutan adalah consensual (timbal balik) dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu, dan pengirim barang (pemberi order) membayar biaya/ongkos angkutan sebagaimana yang disetujui bersama.

2.1.4 Asas-Asas Perjanjian

Menurut Abdul Kadir Muhammad (2000 : 225), Hukum perjanjian mengenal beberapa asas penting yang merupakan dasar kehendak pihak-pihak dalam mencapai tujuan. Beberapa asas-asas tersebut antara lain yaitu asas kebebasan berkontrak, asas pelengkap, asas konsensual, dan asas obligator.

2.1.4.1 Asas Kebebasan Berkontrak

Asas kebebasan berkontrak yang mengandung arti bahwa setiap orang bebas mengadakan perjanjian apa saja, baik perjanjian yang sudah diatur maupun yang belum diatur dalam undang-undang, asalkan perjanjian tersebut tidak bertentangan dengan undang-undang, ketertiban umum dan kesusilaan. Menurut Kartini Muljadi dan Gunawan

Widjaja (2003 : 46) para pihak yang membuat dan mengadakan perjanjian diperbolehkan untuk menyusun dan membuat kesepakatan atau perjanjian yang tercantum mengenai kewajiban apa saja, selama dan sepanjang prestasi yang wajib dilakukan tersebut bukanlah sesuatu yang terlarang.

2.1.4.2 Asas Pelengkap

Asas pelengkap mengandung arti bahwa ketentuan-ketentuan dalam undang-undang boleh tidak diikuti oleh para pihak dan diperbolehkan membuat ketentuan sendiri. Apabila dalam perjanjian mereka tidak ditentukan ketentuan yang lain, maka berlakulah ketentuan undang-undang yang berlaku. Asas ini hanya mengenai hak dan kewajiban para pihak saja.

2.1.4.3 Asas Konsensual

Asas konsensual mengandung arti bahwa perjanjian itu terjadi sejak tercapai kata sepakat (konsensus) antara pihak-pihak yang bersangkutan mengenai pokok perjanjian. Sejak saat itu perjanjian mempunyai sifat mengikat dan mempunyai akibat hukum. Menurut Herlien Budiono (2009:29), Perjanjian terbentuk karena adanya perjumpaan kehendak dari para pihak. Perjanjian pada pokoknya dapat

dibuat bebas tidak terikat bentuk dan tercapai tidak secara formil, tetapi cukup melalui konsensus belaka.

2.1.4.4 Asas Obligator

Asas obligator mengandung arti bahwa perjanjian yang dibuat oleh para pihak itu baru dalam taraf menimbulkan hak dan kewajiban saja, belum memindahkan hak milik. Hak milik dapat berpindah apabila dilakukan dengan perjanjian yaitu melalui penyerahan barang.

2.1.5 Syarat Sahnya Perjanjian

Sebuah perjanjian yang telah memenuhi syarat dan sah, mengikat sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Oleh karena itu, agar keberadaan suatu perjanjian diakui oleh undang-undang harus dibuat sesuai dengan syarat-syarat yang telah ditentukan oleh undang-undang. Syarat sah nya suatu perjanjian menurut ketentuan Pasal 1320 KUH Perdata adalah sepakat mereka yang mengikatkan diri, cakap membuat perjanjian, suatu hal tertentu dan suatu sebab yang halal.

2.1.5.1 Sepakat Mereka Yang Mengikatkan Diri

Sepakat para pihak yang mengikatkan diri, artinya kedua belah pihak yang mengadakan perjanjian harus bersepakat atau setuju mengenai hal-hal yang pokok dari perjanjian yang diadakan tanpa adanya paksaan. Menurut Kartini Muljadi dan Gunawan Widjaja (2003 : 95),

Kesepakatan dalam perjanjian merupakan perwujudan dari kehendak dua atau lebih pihak dalam perjanjian mengenai apa yang mereka kehendaki untuk dilaksanakan, bagaimana cara melaksanakannya, kapan harus dilaksanakan, dan siapa yang harus melaksanakan.

2.1.5.2 Cakap Membuat Perjanjian

Adapun syarat kedua yaitu cakap membuat perjanjian yang pada dasarnya membuat suatu perjanjian adalah melakukan suatu hubungan hukum. Yang dapat melakukan suatu hubungan hukum adalah pendukung hak dan kewajiban, baik orang atau badan hukum yang harus memenuhi syarat-syarat tertentu. Jika yang membuat perjanjian adalah suatu badan hukum, badan hukum tersebut harus memenuhi syarat sebagai badan hukum yang sah. Dengan terpenuhinya syarat tersebut, barulah badan hukum itu dapat disebut sebagai pendukung hak dan kewajiban tau sebagai subjek hukum yang dapat melakukan hubungan hukum.

2.1.5.3 Sebab Yang Halal

Syarat terakhir adalah sebab yang halal. Maksudnya suatu sebab yang halal yaitu harus halal, tidak dilarang oleh undang-undang, tidak bertentangan dengan ketertiban umum, tidak bertentangan dengan kesusilaan masyarakat.

Yang dimaksud dengan sebab yang halal adalah mengenai isi perjanjian, harus dihilangkan suatu kemungkinan salah sangka, bahwa itu adalah sesuatu yang menyebabkan seseorang membuat perjanjian atau dorongan jiwa untuk membuat perjanjian pada dasarnya tidak diperlukan oleh undang-undang. Hukum tidak menghiraukan apa yang berada dalam gagasan seseorang atau apa yang dicita-citakan seseorang. Gagasan, cita-cita, pertimbangan yang menjadi dorongan untuk melakukan perbuatan bagi Undang-Undang tidak penting sepanjang semua itu tidak bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan dan ketertiban umum. Yang diperhatikan undang-undang hanyalah tindakan orang dalam pergaulan masyarakat.

2.1.6 Jenis-Jenis Perjanjian

Menurut Abdul Kadir Muhammad (2000: 227), beberapa jenis perjanjian dapat dibedakan menjadi berikut :

2.1.6.1 Perjanjian Timbal Balik dan Sepihak

Pembedaan jenis ini berdasarkan kewajiban berprestasi. Perjanjian timbal balik adalah perjanjian yang mewajibkan kedua belah pihak berprestasi secara timbal balik, misalnya jual beli atau sewa-menyewa. Perjanjian sepihak adalah perjanjian yang mewajibkan pihak yang satu

berprestasi dan memberikan hak kepada pihak yang lain untuk menerima prestasi, misalnya perjanjian hibah atau hadiah.

2.1.6.2 Perjanjian Bernama dan Tak Bernama

Perjanjian bernama adalah perjanjian yang sudah mempunyai nama sendiri, yang dikelompokkan sebagai perjanjian-perjanjian khusus dan jumlahnya terbatas, misalnya jual beli, pertanggungan, pengangkutan, melakukan pekerjaan dan lain lain, dalam Kitab Undang Undang Hukum Perdata (KUHPdt) diatur dalam titel V s/d XVIII dan diatur dalam KUHD. Perjanjian tak bernama adalah perjanjian yang tidak mempunyai nama tertentu dan jumlahnya tidak terbatas.

2.1.6.3 Perjanjian Kebendaan dan Perjanjian Obligator

Perjanjian kebendaan adalah perjanjian yang mana seseorang menyerahkan haknya atas suatu benda kepada pihak lain. Sedangkan perjanjian obligator adalah perjanjian dimana para pihak mengikatkan diri untuk melakukan penyerahan kepada pihak lain (perjanjian yang menimbulkan perikatan antara para pihak).

Menurut KUH Perdata perjanjian saja belum mengakibatkan beralihnya hak milik atas benda yang

diperjual belikan, masih diperlukan satu lembaga lain yaitu penyerahan. Perjanjian jual beli sendiri dinamakan perjanjian obligator, karena membebankan kewajiban kepada para pihak untuk melakukan penyerahan. Penyerahan sendiri merupakan perjanjian kebendaan untuk perjanjian benda-benda bergerak maka perjanjian obligator dan perjanjian kebendaannya jatuh bersama.

2.1.6.4 Perjanjian Konsensual dan Real

Perjanjian konsensual adalah perjanjian yang terjadi dengan kata sepakat. Perjanjian riil adalah perjanjian yang terjadinya itu sekaligus realisasi tujuan perjanjian, yaitu pemindahan hak atau perjanjian yang selain diperlukan kata sepakat juga diperlukan penyerahan barang,. misalnya; penitipan barang, pinjam pakai dan pinjam mengganti.

2.1.7 Berakhirnya Perjanjian

Dihapusnya perjanjian dibedakan dari hapusnya perikatan, karena suatu perjanjian dapat hapus, sedangkan perikatannya yang merupakan sumbernya masih tetap ada. Hanya jika semua perikatan dari perjanjian telah hapus seluruhnya, perjanjian akan berakhir. Sebaliknya, hapusnya perjanjian dapat pula mengakibatkan terhapusnya perikatan, yaitu apabila suatu perjanjian hapus dengan berlaku surut, misalnya sebagai akibat dari pembatalan berdasarkan

wanprestasi, semua perjanjian yang telah terjadi menjadi hapus, perjanjian tersebut tidak perlu lagi dipenuhi dan apa yang telah dipenuhi, harus pula ditiadakan. Akan tetapi dapat juga terjadi, bahwa perjanjian berakhir atau dihapus untuk waktu kedepannya saja, jadi kewajiban yang telah ada tetap ada. Perjanjian dapat hapus dikarenakan :

- 2.7.1.1 Ditentukan dalam perjanjian oleh para pihak.
- 2.7.1.2 Undang-Undang menentukan batas berlakunya suatu perjanjian.
- 2.7.1.3 Ditentukan oleh pihak atau Undang-Undang dengan peristiwa tertentu.
- 2.7.1.4 Pernyataan menghentikan perjanjian yang dilakukan oleh kedua belah pihak atau salah satu pihak.
- 2.7.1.5 Putusan hakim.
- 2.7.1.6 Tujuan perjanjian telah tercapai.
- 2.7.1.7 Dengan perjanjian para pihak.

2.1.8 Pengangkutan

Kata “pengangkutan” berasal dari kata dasar “angkut” yang berarti mengangkut dan membawa. Dalam kamus hukum tercantum bahwa, pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk melaksanakan pengangkutan barang atau orang dari suatu

tempat ke tempat tujuan yang lain dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang jasa pengangkutan.

Menurut Abdul Kadir Muhammad (1991:5), Pengangkutan merupakan proses kegiatan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.

Menurut A. Abdurrachman (1991:1113), Pengangkutan pada umumnya adalah pengangkutan barang atau orang dari satu tempat ke tempat yang lain, alat fisik atau sarana yang digunakan untuk melaksanakan pengangkutan semacam itu termasuk kendaraan dan lain-lain.

Berdasarkan pendapat para ahli tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa pengangkutan adalah kegiatan pemindahan penumpang atau barang dengan menggunakan sarana angkut termasuk kendaraan dari suatu tempat ke tempat lain dengan imbalan jasa dari pengirim atau penumpang sebagai harga yang ditentukan dari pengangkutan tersebut.

2.1.9 Tujuan Pengangkutan

Secara umum dinyatakan bahwa setiap pengangkutan bertujuan untuk tiba ditempat tujuan dengan selamat dan meningkatkan nilai guna bagi penumpang ataupun barang yang diangkut. Tiba ditempat tujuan artinya proses pemindahan dari satu tempat ke tempat tujuan berlangsung tanpa hambatan dan kemacetan, sesuai dengan waktu yang direncanakan. Dengan selamat artinya penumpang dalam

keadaan sehat, tidak mengalami bahaya yang mengakibatkan luka, sakit, atau meninggal dunia. Jika yang diangkut itu barang, selamat artinya barang yang diangkut tidak mengalami kerusakan, kehilangan, kekurangan, atau kemusnahan. Meningkatkan nilai guna artinya nilai sumber daya manusia dan barang di tempat tujuan menjadi lebih tinggi bagi kepentingan manusia dan pelaksanaan pembangunan.

Perjanjian pengangkutan dikatakan tidak mencapai tujuan karena keadaan berikut ini :

- 2.1.9.1 Tiba di tempat akhir pengangkutan, tetapi tidak selamat karena barang mengalami kerusakan, kehilangan sebagian, atau penumpang luka parah, meninggal dunia.
- 2.1.9.2 Tidak sampai ditempat akhir pengangkutan, tetapi selamat karena muatan tetap utuh, penumpang tetap sehat, walaupun alat angkutan mengalami kerusakan atau mogok.
- 2.1.9.3 Tiba di tempat akhir pengangkutan dengan selamat, tetapi penerima tidak mau membayar biaya pengangkutan dengan alasan tertentu, sedangkan pengirim tidak membayar biaya pengangkutan lebih dahulu karena segala sesuatu sudah diserahkan kepada penerima.

2.1.10 Manfaat Tercapainya Tujuan Pengangkutan

Tercapainya tujuan perjanjian pengangkutan memberi manfaat atau kenikmatan kepada pihak-pihak yang berkepentingan dan

masyarakat luas. Manfaat atau kenikmatan tersebut adalah sebagai berikut :

2.1.10.1 Dari kepentingan pengirim, pengirim memperoleh manfaat keuntungan pribadi maupun keuntungan komersial.

2.1.10.2 Dari kepentingan pengangkut, pengangkut memperoleh manfaat keuntungan material sejumlah uang, atau keuntungan immaterial berupa meningkatkan kepercayaan masyarakat atas jasa pengangkutan yang diusahakan oleh pengangkut.

2.1.10.3 Dari kepentingan penerima, penerima memperoleh manfaat untuk konsumsi pribadi maupun keuntungan komersial.

2.1.10.4 Dari kepentingan crew kapal pengangkut, memperoleh manfaat kesempatan mengemban tugas, profesi, meningkatkan ilmu pengetahuan, keahlian, ditempat yang di tuju (tempat baru).

2.1.10.5 Dari kepentingan masyarakat luas, masyarakat memperoleh manfaat kebutuhan yang merata, dan kelangsungan pembangunan.

2.1.11 Subjek Pengangkutan

Subjek pengangkutan dapat berstatus badan hukum, persekutuan bukan badan hukum, dan perseorangan. Subjek hukum pengangkutan adalah pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum

pengangkutan, yaitu pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan, antara lain :

2.1.11.1 Pengangkut

Pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang. Dapat berstatus Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Swasta (BUMS), ataupun perorangan yang berusaha dibidang jasa pengangkutan.

2.1.11.2 Pengirim

Pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri pada perjanjian pengangkutan untuk dapat membayar biaya angkutan atas barang yang diangkut. Pengirim yang tidak mengambil barangnya dari tempat penyimpanan yang ditetapkan dalam jangka waktu yang ditetapkan, dikenakan biaya penyimpanan barang. Apabila ada keterlambatan pemberangkatan oleh pengangkut, pengangkut wajib membayar ganti rugi sejumlah biaya angkut yang telah dibayar oleh pengirim. Ciri dan karakteristik pengirim adalah memiliki barang yang berstatus pihak dalam perjanjian, membayar biaya angkutan dan pemegang dokumen angkutan.

2.1.11.3 Perusahaan Bongkar Muat

Perusahaan bongkar muat adalah perusahaan yang menjalankan bisnis bidang jasa pemuatan barang ke kapal (*loading*) dan pembongkaran barang dari kapal (*unloading*). Perusahaan ini merupakan perusahaan yang berdiri sendiri atau dapat juga merupakan bagian dari perusahaan pengangkut. Apabila perusahaan muat bongkar merupakan bagian dari perusahaan pengangkut, dari segi hukum pengangkutan, perbuatan muat bongkar adalah perbuatan pengangkut dalam penyelenggaraan pengangkutan dan segala perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pengusaha muat bongkar dan pekerjanya merupakan tanggungjawab pengangkut. Apabila perusahaan muat bongkar merupakan perusahaan yang berdiri sendiri, perbuatannya dapat sebagai pelaksanaan pemberian kuasa dari pengirim dalam hal pemuatan atau pemberian kuasa dari penerima dalam hal pembongkaran.

2.1.11.4 Penerima

Penerima adalah pengirim yang dapat diketahui dari dokumen pengangkutan. Dapat berupa pembeli atau pihak yang memperoleh kuasa atau pengirim. Ciri dan karakteristik penerima adalah perusahaan atau perseorangan yang memperoleh hak dari pengirim barang yang

dibuktikan dengan penguasaan dokumen angkutan dan membayar atau tanpa membayar angkutan.

2.1.12 Tahap Penyelenggaraan Pengangkutan

Apabila diperinci, proses penyelenggaraan pengangkutan baik melalui kereta api, darat, perairan, maupun udara selalu meliputi lima tahap kegiatan, antara lain :

2.1.12.1 Tahap Persiapan

Pada tahapan ini, penumpang atau pengirim barang mengurus semua penyelesaian biaya pengangkutan dan dokumen pengangkutan serta dokumen-dokumen lainnya yang diperlukan bagi pengangkutan barang, misalnya, dokumen perpajakan dan dokumen perizinan maupun dokumen yang menyatakan barang tersebut. Pengangkut menyediakan alat pengangkut pada hari, tanggal, dan waktu yang telah disepakati berdasarkan dokumen pengangkutan yang telah diterbitkan. Pengurusan biaya pengangkutan dan dokumen pengangkutan serta dokumen-dokumen lainnya oleh penumpang atau pengirim dapat diwakilkan oleh pihak lain, seperti agen perjalanan ataupun perusahaan ekspedisi muatan atau agen lainnya.

2.1.12.2 Tahap Pemuatan

Pada tahap ini penumpang yang sudah memiliki karcis atau tiket dapat naik dan masuk kedalam alat pengangkut yang telah disediakan oleh pengangkut di stasiun, terminal, pelabuhan, atau bandara tertentu berdasarkan peraturan dan tata tertib yang berlaku. Pada pengangkutan barang, pengirim yang mewakilinya menyerahkan barang kepada pengangkut untuk dimuat dalam alat pengangkut. Bisa diartikan pengirim menyerahkan barang kepada perusahaan jasa dibidang bongkar muat untuk dimuat ke dalam alat pengangkutan.

2.1.12.3 Tahap Pengangkutan

Pada tahap ini pengangkut melaksanakan pengangkutan, yaitu kegiatan memindahkan penumpang atau barang dari tempat pemberangkatan ke tempat tujuan dengan menggunakan alat pengangkut yang sesuai dengan jenis perjanjian pengangkutan yang telah ditentukan didalam perjanjian pengangkutan. Tempat pemberangkatan dan tempat tujuan itu adalah stasiun, terminal, pelabuhan, atau bandara. Ditempat pemberangkatan dan tempat tujuan dilakukan pemeriksaan atau pengecekan dokumen alat pengangkut dan dokumen barang yang diangkut guna

menetapkan apakah penumpang atau barang yang diangkut itu sah menurut Undang-Undang atau tidak sah yang selanjutnya jika tidak sah dapat dilakukan tindakan pengamanan.

2.1.12.4 Tahap Pembongkaran

Pada tahap ini, penumpang diturunkan dari alat pengangkut karena angkutan sudah berakhir di tempat tujuan, sedangkan pada pengangkutan barang kegiatannya adalah pembongkaran barang dari alat pengangkut. Pada tahap ini, pengangkut menyerahkan barang kepada penerima dan penerima menyerahkan pembongkaran barangnya kepada perusahaan jasa dibidang usaha muat bongkar dan meletakkannya di tempat yang telah disepakati. Penerima menyerahkan pengurusan selanjutnya kepada ekspediter, baik mengenai barang maupun dokumen.

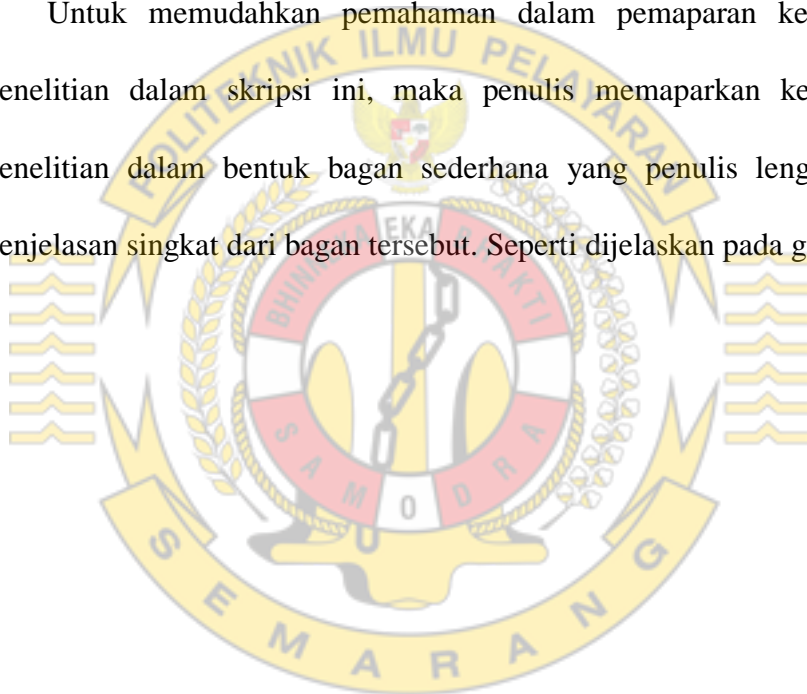
2.1.12.5 Tahap Penyelesaian

Pada tahap ini, pihak-pihak yang menyelesaikan persoalan yang terjadi selama atau sebagai akibat pengangkutan. Penumpang yang mengalami kecelakaan, luka, atau meninggal dunia diselesaikan sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan kesepakatan. Pada pengangkutan barang, pengangkut menerima biaya angkutan

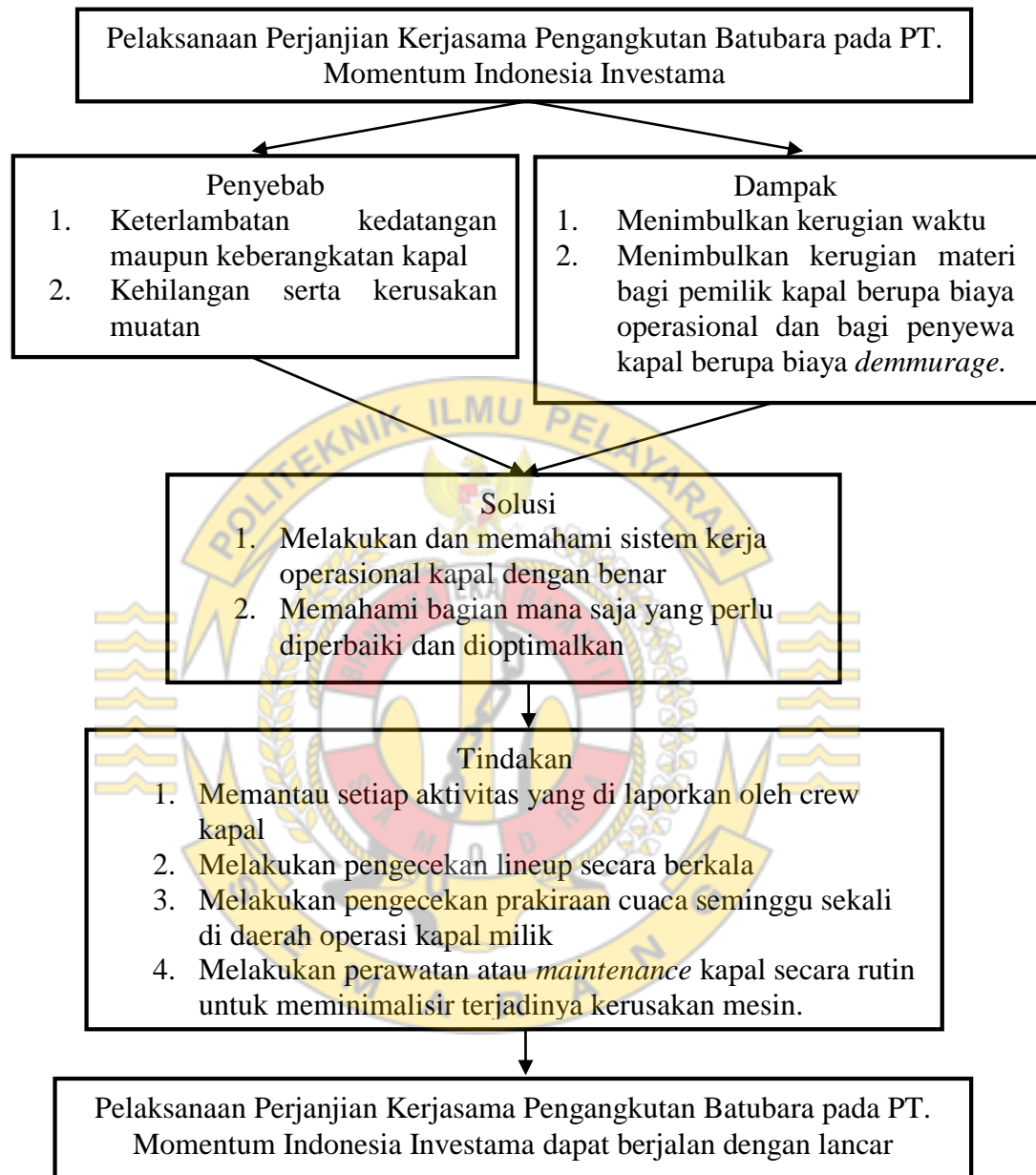
dan biaya-biaya lainnya dari penerima jika belum dibayar oleh pengirim. Pengangkut menyelesaikan semua klaim ganti rugi yang menjadi tanggungjawabnya jika itu timbul akibat dari adanya penyelenggaraan atau pelaksanaan pengangkutan.

2.2 Kerangka Berpikir

Untuk memudahkan pemahaman dalam pemaparan kerangka pikir penelitian dalam skripsi ini, maka penulis memaparkan kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan sederhana yang penulis lengkapi dengan penjelasan singkat dari bagan tersebut. Seperti dijelaskan pada gambar 2.1.



Kerangka Berpikir



Gambar 2.1 Kerangka Berpikir

BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh penulis selama melaksanakan penelitian di divisi operasional PT. Momentum Indonesia Investama, maka penulis dapat menyimpulkan dari permasalahan yang terjadi tersebut adalah :

- 5.1.1 Hal-hal yang menyebabkan terjadinya keterlambatan kapal dalam pelaksanaan pengangkutan batubara pada PT. Momentum Indonesia Investama adalah cuaca ekstrim dan gelombang tinggi yang mengharuskan kapal berlandung di pulau terdekat dan aman sampai cuaca ekstrim dan gelombang tinggi berakhir. Permasalahan mesin juga menjadi sebab keterlambatan kapal karena kapal harus segera diperbaiki terlebih dahulu supaya tidak membahayakan kapal itu sendiri, seluruh crew atau awak kapal dan muatannya.
- 5.1.2 Faktor-faktor yang menyebabkan kehilangan serta kerusakan muatan adalah cuaca buruk yang menyebabkan air laut naik dan membawa muatan ke laut sehingga terjadi kehilangan cargo. Faktor lain yaitu kalori dari muatan tersebut yang artinya apabila muatan berkalori tinggi maka harus segera di bongkar supaya tidak terbakar.
- 5.1.3 Strategi yang dilakukan PT. Momentum Indonesia Investama untuk mengatasi terjadinya keterlambatan kapal serta kehilangan dan kerusakan muatan adalah memantau prakiraan cuaca satu minggu

sekali, memantau line up atau antrian sandar pelabuhan yang akan di singgahi kapal milik perusahaan kemudian untuk mengatasi terjadinya kehilangan serta kerusakan cargo maupun kebakaran cargo, maka pihak crew kapal melakukan penyiraman terhadap cargo yang berasap

5.2 Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan penelitian yang telah dilaksanakan oleh penulis, maka penulis memberikan saran guna sebagai bahan pertimbangan dan masukan bagi PT. Momentum Indonesia Investama adalah sebagai berikut :

- 5.2.1 Diharapkan divisi Operasional dapat memantau prakiraan cuaca setiap hari agar lebih akurat dalam pemantauan cuaca dan gelombang tinggi di daerah pelayaran kapal milik.
- 5.2.2 Divisi Operasional diharapkan dapat memantau *line up* atau antrian sandar setiap hari baik sebelum kapal melakukan pemuatan maupun pembongkaran dan selama kapal belum berlayar maupun dalam perjalanan menuju pelabuhan tersebut.
- 5.2.3 Pihak Perusahaan khususnya divisi Marketing diharapkan dapat menginfokan jenis muatan yang akan dimuat, apakah berkalori rendah atau tinggi agar divisi operasional dapat memonitor dan mengantisipasi terjadinya kebakaran cargo karena muatan berkalori tinggi maupun kebakaran cargo karena terlalu lama menunggu antrian sandar.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- A.Abdurrachman. 1991, *Ensiklopedia Keuangan Perdagangan Inggris-Indonesia*, Pradnya Pramita, Jakarta.
- Abdul, Kadir Muhammad, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Abdul, Kadir Muhammad. 2000, *Hukum Perdata Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Abdul, Kadir Muhammad. 2008, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT Citra Aditya Bakti.
- Agus Purwanto, Erwan dan Dyah Ratih Sulistyastuti. 2007, *Metode Penelitian Kuantitatif Untuk Administrasi Publik Dan Masalah-Masalah Sosial*, Gava Media, Yogyakarta.
- Darminto, Dwi Prastowo. 2012, *Analisis Laporan Keuangan: Konsep dan Manfaat*, AMP-YKPN, Yogyakarta.
- Hanifah, Harsono. 2002, *Implementasi Kebijakan dan Politik*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Herlien Budiono. 2009, *Ajaran Umum Hukum Perjanjian*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Mardalis, 2009. *Metode Penelitian*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Moleong, Lexy J. 2007, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT Remaja Rosdakarya Offset, Bandung.
- Muljadi, Kartini dan Gunawan Widjaja. 2003, *Perikatan Yang Lahir Dari Perjanjian*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Nasution. 2007, *Metode Research (Penelitian Ilmiah)*, Bumi Aksara, Jakarta.
- R. Wirjono Prodjodikoro. 1991, *Hukum Perdata Tentang Persetujuan Tertulis*, Subur, Bandung.
- Riduwan. 2004, *Metode dan Teknik Menyusun Tesis*, Alfabeta, Bandung.
- Satori, dan Komariyah. 2014, *Metode Penelitian Kualitatif*, Alfabeta, Bandung.

- Siagian, S.P. 1990, *Teori dan Praktek Pengambilan Keputusan*, CV Haji Masagung, Jakarta.
- Subekti, R. 1996, *Hukum Perjanjian*, Intermasa, Jakarta.
- Sugiyono. 2015, *Metode penelitian pendidikan*, Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono. 2014, *Metode Penelitian Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Alfabeta, Bandung.
- Sukardi. 2013, *Metodologi Penelitian Pendidikan : Kompetensi dan Praktiknya*, PT Bumi Aksara, Jakarta.
- Sukardi. 2013, *Metode Penelitian Pendidikan Tindakan Kelas : Implementasi dan Pengembangannya*, PT Bumi Aksara, Jakarta.
- Suryana. 2010, *Metode Penelitian Model Praktis Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*, Buku Ajar Perkuliahan UPI, Bandung.
- Sutopo. 2006, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, UNS, Surakarta.
- Terry, George. 2011, *Principles of Management*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Tirtodiningrat. 1985, *Ikhtisar Hukum Perdata dan Hukum Dagang*, Pembangunan, Jakarta.
- Westra. 1985, *Psikologi Pengajaran*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Widoyoko, Eko Putro. 2012, *Teknik Penyusunan Instrumen Penelitian*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.

Jurnal

- Anantyo, S., & Susetyo, H. 2012, *Pengangkutan Melalui Laut*. 1, 1–9.
- Fardhy, A., dan Yanuardi. 2005, *Efektivitas Pelaksanaan Program Sarjana Membangun Desa Wirausahawan Pendamping (SMD-WP) di Kabupaten Sleman. Fis Uny*, 1–11.
- Siswoyo, B. 2019, *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*. 21, 71–82.
- Supriyanta, Iqwan Saipudin. 2020, *Jurnal Manajemen Pelayaran Nasional Vol 3*. 1, 1–10.

Lampiran 1
Data Tugboat milik PT. Momentum Indonesia Investama

NO	DATA KAPAL	GT (Ton)
1	TB. Pacific One	249
2	TB. Pacific Two	249
3	TB. Momentum 03	198
4	TB. Momentum 05	198
5	TB. Momentum 06	198
6	TB. Momentum 07	198
7	TB. Momentum 08	198
8	TB. Momentum 09	198
9	TB. Momentum 10	222
10	TB. Momentum 11	222
11	TB. Momentum 12	249
12	TB. Momentum 13	249

Lampiran 2
Data Barge milik PT. Momentum Indonesia Investama

NO	DATA KAPAL	UKURAN (FEET)	KAPASITAS MUAT (MT)
1	BG. Pacific 3001	300	7300
2	BG. Pacific 3002	300	7300
3	BG. Momentum 3003	300	7500
4	BG. Momentum 3009	300	7500
5	BG. Momentum 3006	300	7500
6	BG. Momentum 3007	300	7500
7	BG. Momentum 3008	300	7500
8	BG. Momentum 3005	300	7500
9	BG. Momentum 30010	300	7500
10	BG. Momentum 30011	300	7500
11	BG. Momentum 30012	300	7500
12	BG. Momentum 30013	300	7500

Lampiran 3
Daily Report TB. Momentum 03/BG. Momentum 3003

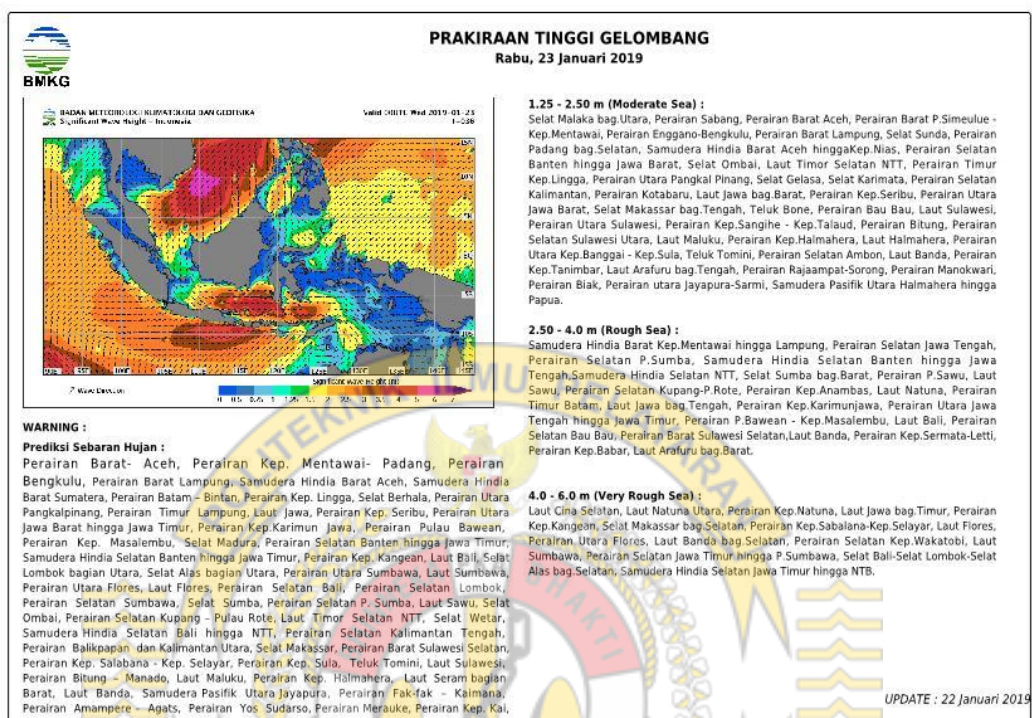
<u>TB. Momentum 03 / BG. Momentum 3003</u>	
Shipper / LP-DP	: PT . MMS / Jetty Wahana Sungai Danau – PLTU Tj. Awar2 Tuban
Dead freight (SPAL)	: 7500 MT
Cargo / Qty (in MT)	: Batu Bara / 7.501.528 MT
Laycan	: 21-Jan-19
TD Paiton	: 17/01/2019 02.00
TA Sudan	: 20/01/2019 16.00
Berthing Jetty Wahana	: 20/01/2019 16.55
Comm Loading	: 20/01/2019 17.00
Compleat Loading	: 20/01/2019 21.15
TD Sudan	: 22/01/2019 23.50
TA Tuban	: 31/01/2019 21.50
Berthing at PLTU TJ Awar2	: 02/02/2019 18.45
Comm Discharge	: 02/02/2019 20.15
Complete Discharge	: 04/02/2019 07.00
TD Tuban	: 04/02/2019 07.30
Status Update	: Complete Shipment
<u>Remarks :</u> 20 Jan/16.00 TA area Jetty Wahana (Sungai Danau), 16.55 Inpos Jetty Wahana, 17.00 FWE Comm Loading, 21.15 Completed loading total cargo 7.501.528 M/T, 22.00 Cash off dari Jetty Wahana, 23.00 Drop anchor area Jetty Wahana, 23.05 FWE. 21 Jan/20:00 Doc shipper complete 22 Jan/02:30 SIB on board, 22:00 bunker BBM, 23.15 Start M/E persiapan brgkat, 23.50 Anchor Up Full away to Tuban 23 Jan/09:00 Sementara perjalanan menuju tuban, 18.55 Drop anchor depan sanipah. (berlindung), 19.00 FWE. 24 Jan/09:00 Sementara masih berlindung menunggu cuaca membaik 25 Jan/09:00 Sementara masih berlindung menunggu cuaca membaik 26 Jan/07.00 Start M/E prsiapan berangkat, 07.15 Anchor Up, 07.20 full away Tuban. Cuaca ombak Slight 0,5-1,25 mtr. Cuaca mulai baik. Angin 1-2 knot. 27 Jan/09:00 Sailing to Tuban 28 Jan/09:00 Sailing to Tuban 29 Jan/09:00 Sailing to Tuban 30 Jan/09:00 Sailing to Tuban 31 Jan/21.30 TA PLTU Tj. Awar2 Tuban, 21.50 Drop Anchor, 22.00 FWE.	

01 Feb/09:00 Waiting Berthing Info
2 Feb/18:45 sandar PLTU, 20:15 comm discharges
3 Feb/09:00 Sementara proses discharges
4 Feb/07.00 Completed Disch, 07.05 Cash of jetty, 08.30 Full away to s.puting



Lampiran 4

Prakiraan Cuaca 23 Januari 2019



Lampiran 5
Daily Report TB. Momentum 08/BG. Momentum 3008

<u>TB Momentum 08 / BG Momentum 3008</u>	
Shipper / LP-DP	: PT. MMS/ Jetty Indo perkasa Samarinda Kaltim - PLTU Amurang
Dead freight (SPAL)	: 7.500 MT
Cargo / Qty (in MT)	: Batu Bara / 7.510.000 MT
Laycan	: 20-Feb-19
SPAL	: 024
TD Gorontalo	: 13/02/2019 11.20
TA Samarinda	: 17/02/2019 05.30
Berthing at Jetty Indoperkasa	: 21/02/2019 09.50
Comm Loading	: 21/02/2019 10.00
Compleat Loading	: 21/02/2019 16.25
TD Samarinda	: 22/02/2019 20.30
TA Amurang	: 07/03/2019 06.30
Berthing at PLTU Amurang	: 07/03/2019 09.00
Comm Discharges	: 07/03/2019 10.30
Compleat Discharges	: 09/03/2019 14.00
TD Amurang	: 09/03/2019 18.00
Status Update	: Complete Shipment
<u>Remark :</u> 17 Feb/ 05.30 = tiba di palaran 06.00 = let go jangkar 06.10 = gerak menuju mahkota 2 untuk bunker BBM 07.00 = tiba di tmpt bunker BBM 07.05 = few 18 Feb/ 09:00 Sementara menunggu info sandar (menunggu SI) BIS Cancel, diganti MMS Samarinda – Amurang 19 Feb/ 04.00 = sbe 04.10 = hibob jangkar 04.30 = selesai hibob jangkar 04.40 = full away ke jetty TDTC 09.20 = tiba di bakungan 09.45 = selesai tambat di bakungan 10.00 = few 20 Feb/ 09:00 Sementara menunggu info sandar 21 Feb/ 08.10 = sbe 08.25 = lepas tambatan 09.50 = selesai sandar di jetty indoperkasa 10.00 = mulai muat 16.20 = sbe 16.25 = selesai muat 16.45 = cast off jetty indoperkasa 17.25 = selesai tambat di bakungan 17.35 = few Cargo = 7.510.000 MT	

22 Feb/ 19:00 selesai treatment 20.00 = sbe 20.10 = lepas dari tambatan 20.30 = full away ke harapan baru 00.00 = tiba di harapan baru 00.15 = let go jangkar 00.25 = fwe

23 Feb/ 00.00 = tiba di harapan baru 00.15 = let go jangkar 00.25 = few 06.00 = sbe 06.10 = hibob jangkar 06.30 = selesai hibob jangkar 07.55 = pengolongan mahakam 09.45 = pengolongan mahkota 2 10.20 = let go jangkar 10.30 = fwe

24 Feb/ 09.50 = keluar alur muara pegah

25 Feb/ 10.15 = full away ke PLTU amurang ETA PLTU amurang Tgl 02-03-2019 Jam 15.00 09:00 Sailing to Amurang, Jam 21:50 putar balik kerusakanan ME

26 Feb/ 06.00 = tiba di muara berau 06.30 = let go jangkar 06.40 = few *Info perbaikan mesin Est besok siang selesai*

27 Feb/ 09:00 Sementara menunggu perbaikan ME (terkendala cuaca spare part blm bisa naik ke muara berau) 15.00 = hibob jangkar 15.40 = selesai hibob jangkar 16.00 = full away ke PLTU amurang

28 Feb/ 09:00 Sementara dalam perjalanan menuju amurang

01 Mar/ 09:00 Sementara dalam perjalanan menuju amurang

2 Mar/ 09:00 Sementara dalam perjalanan menuju amurang

3 Mar/ 09:00 Sementara dalam perjalanan menuju amurang

4 Mar/ 09:00 Sementara dalam perjalanan menuju amurang

5 Mar/ 09:00 Sementara dalam perjalanan menuju amurang

6 Mar/ 09:00 Sementara dalam perjalanan menuju amurang

7 Mar/ 06.30 = tiba di amurang 09.00 = selesai sandar di jetty pltu amurang 09.50 = few jam 10:30 comm discharges

8 Mar/ 09:00 Sementara proses discharges

9 Mar/ 14.00 = selesai bongkar 17.15 = sbe 17.30 = cast off pltu amurang 18.00 = full away ke bitung

Lampiran 6
Berita Acara *Loss Cargo* Akibat Cuaca Buruk

BERITA ACARA

pada Hari Selasa tanggal 27 maret 2018 jam 09:00 TB MOMENTUM 03 telah diketahui adanya los cargo di akibatkan cuaca buruk.

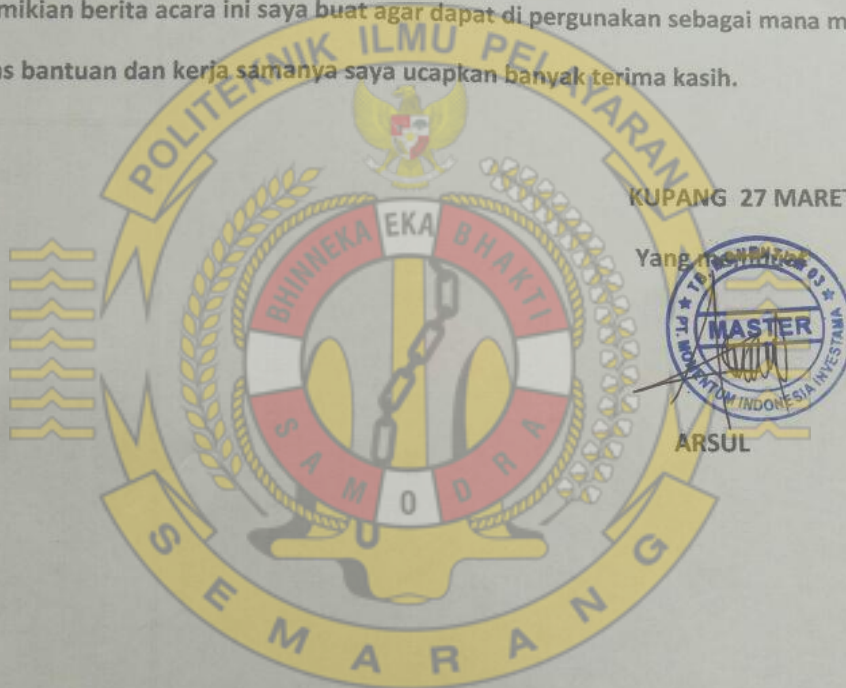
Demikian berita acara ini saya buat agar dapat di pergunakan sebagai mana mestinya.

Atas bantuan dan kerja samanya saya ucapkan banyak terima kasih.




KUPANG 27 MARET 2018

Yang membuat

ARSUL



Lampiran 7
Draught Survey Muat BG. Momentum 3003

PROVISIONAL REPORT OF DRAUGHT SURVEY (VESSEL/BARGE)																																																																																																																																																																																																																																			
FILE/ORDER NO : APPLICANT : PT. KPC CONSIGNEE : PT. KPC VESSEL/VOYAGE : BG. MOMENTUM 3003 PORT : INDONESIA NATIONALITY/FLAG : DEADWEIGHT : PORT OF REGISTRY :																																																																																																																																																																																																																																			
				TA : N/L : 7.576 LIGHT SHIP : CORRECTION :																																																																																																																																																																																																																															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">FINDINGS</th> <th colspan="2" style="text-align: center;">INITIAL</th> <th colspan="2" style="text-align: center;">FINAL</th> <th></th> </tr> <tr> <th style="text-align: left;">Date and time</th> <th>17 MARCH 2018</th> <th>12:25</th> <th>17 MARCH 2018</th> <th>12:43</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. Forward post</td> <td>0.83</td> <td>myr</td> <td>4.18</td> <td>myr</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Forward starboard</td> <td>0.85</td> <td>myr</td> <td>4.07</td> <td>myr</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Mean Forward/Port side correction</td> <td>0.840</td> <td>myr</td> <td>4.125</td> <td>myr</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2. Aft post</td> <td>0.64</td> <td>myr</td> <td>4.78</td> <td>myr</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Aft starboard</td> <td>0.67</td> <td>myr</td> <td>4.60</td> <td>myr</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Mean Aft/Port side correction</td> <td>0.655</td> <td>myr</td> <td>4.600</td> <td>myr</td> <td></td> </tr> <tr> <td>3. Midship post</td> <td>---</td> <td>myr</td> <td>---</td> <td>myr</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Midship starboard</td> <td>---</td> <td>myr</td> <td>---</td> <td>myr</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Mean midship/ midship correction</td> <td>---</td> <td>myr</td> <td>---</td> <td>myr</td> <td></td> </tr> <tr> <td>4. Mean draught</td> <td>0.7475</td> <td>myr</td> <td>4.4075</td> <td>myr</td> <td></td> </tr> <tr> <td>5. Mean of mean draught</td> <td>0.74750</td> <td>myr</td> <td>4.40750</td> <td>myr</td> <td></td> </tr> <tr> <td>6. Mean of mean corrected for deformation</td> <td>0.747500</td> <td>myr</td> <td>4.407500</td> <td>myr</td> <td></td> </tr> <tr> <td>7. Displacement</td> <td>1.301</td> <td>MT/LT</td> <td>8.929</td> <td>MT/LT</td> <td></td> </tr> <tr> <td>8. Tare correction 1st</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2nd</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td></td> </tr> <tr> <td>UB/LPP</td> <td>---</td> <td>myr</td> <td>---</td> <td>myr</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Tare (actual)</td> <td>-0.185</td> <td>myr</td> <td>0.165</td> <td>myr</td> <td></td> </tr> <tr> <td>LCF</td> <td>---</td> <td>myr</td> <td>---</td> <td>myr</td> <td></td> </tr> <tr> <td>TPC/TPC</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td></td> </tr> <tr> <td>DIFFERENT MT/LT</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td></td> </tr> <tr> <td>9. Displacement for tare correction</td> <td>1.301</td> <td>MT/LT</td> <td>8.929</td> <td>MT/LT</td> <td></td> </tr> <tr> <td>10. Tare correction</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td></td> </tr> <tr> <td>11. Displacement for tare correction</td> <td>1.301</td> <td>MT/LT</td> <td>8.929</td> <td>MT/LT</td> <td></td> </tr> <tr> <td>12. Observed density</td> <td>1.018</td> <td>Kg/Ltr</td> <td>1.018</td> <td>Kg/Ltr</td> <td></td> </tr> <tr> <td>13. Density correction</td> <td>-9</td> <td>MT/LT</td> <td>-61</td> <td>MT/LT</td> <td></td> </tr> <tr> <td>14. Displacement for density correction</td> <td>1.292</td> <td>MT/LT</td> <td>8.868</td> <td>MT/LT</td> <td></td> </tr> <tr> <td>15. Deadweight weight</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ballast</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fresh water</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fuel Oil (IFO)</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Diesel Oil (MDO)</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Lubricating Oil (LO)</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Others</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td></td> </tr> <tr> <td>16. Net displacement</td> <td>12.92</td> <td>MT/LT</td> <td>8.868</td> <td>MT/LT</td> <td></td> </tr> <tr> <td>17. Cargo Loaded / Discharged - :</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td>---</td> <td>MT/LT</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						FINDINGS	INITIAL		FINAL			Date and time	17 MARCH 2018	12:25	17 MARCH 2018	12:43		1. Forward post	0.83	myr	4.18	myr		Forward starboard	0.85	myr	4.07	myr		Mean Forward/Port side correction	0.840	myr	4.125	myr		2. Aft post	0.64	myr	4.78	myr		Aft starboard	0.67	myr	4.60	myr		Mean Aft/Port side correction	0.655	myr	4.600	myr		3. Midship post	---	myr	---	myr		Midship starboard	---	myr	---	myr		Mean midship/ midship correction	---	myr	---	myr		4. Mean draught	0.7475	myr	4.4075	myr		5. Mean of mean draught	0.74750	myr	4.40750	myr		6. Mean of mean corrected for deformation	0.747500	myr	4.407500	myr		7. Displacement	1.301	MT/LT	8.929	MT/LT		8. Tare correction 1 st	---	MT/LT	---	MT/LT		2 nd	---	MT/LT	---	MT/LT		UB/LPP	---	myr	---	myr		Tare (actual)	-0.185	myr	0.165	myr		LCF	---	myr	---	myr		TPC/TPC	---	MT/LT	---	MT/LT		DIFFERENT MT/LT	---	MT/LT	---	MT/LT		9. Displacement for tare correction	1.301	MT/LT	8.929	MT/LT		10. Tare correction	---	MT/LT	---	MT/LT		11. Displacement for tare correction	1.301	MT/LT	8.929	MT/LT		12. Observed density	1.018	Kg/Ltr	1.018	Kg/Ltr		13. Density correction	-9	MT/LT	-61	MT/LT		14. Displacement for density correction	1.292	MT/LT	8.868	MT/LT		15. Deadweight weight	---	MT/LT	---	MT/LT		Ballast	---	MT/LT	---	MT/LT		Fresh water	---	MT/LT	---	MT/LT		Fuel Oil (IFO)	---	MT/LT	---	MT/LT		Diesel Oil (MDO)	---	MT/LT	---	MT/LT		Lubricating Oil (LO)	---	MT/LT	---	MT/LT		Others	---	MT/LT	---	MT/LT		16. Net displacement	12.92	MT/LT	8.868	MT/LT		17. Cargo Loaded / Discharged - :	---	MT/LT	---	MT/LT	
FINDINGS	INITIAL		FINAL																																																																																																																																																																																																																																
Date and time	17 MARCH 2018	12:25	17 MARCH 2018	12:43																																																																																																																																																																																																																															
1. Forward post	0.83	myr	4.18	myr																																																																																																																																																																																																																															
Forward starboard	0.85	myr	4.07	myr																																																																																																																																																																																																																															
Mean Forward/Port side correction	0.840	myr	4.125	myr																																																																																																																																																																																																																															
2. Aft post	0.64	myr	4.78	myr																																																																																																																																																																																																																															
Aft starboard	0.67	myr	4.60	myr																																																																																																																																																																																																																															
Mean Aft/Port side correction	0.655	myr	4.600	myr																																																																																																																																																																																																																															
3. Midship post	---	myr	---	myr																																																																																																																																																																																																																															
Midship starboard	---	myr	---	myr																																																																																																																																																																																																																															
Mean midship/ midship correction	---	myr	---	myr																																																																																																																																																																																																																															
4. Mean draught	0.7475	myr	4.4075	myr																																																																																																																																																																																																																															
5. Mean of mean draught	0.74750	myr	4.40750	myr																																																																																																																																																																																																																															
6. Mean of mean corrected for deformation	0.747500	myr	4.407500	myr																																																																																																																																																																																																																															
7. Displacement	1.301	MT/LT	8.929	MT/LT																																																																																																																																																																																																																															
8. Tare correction 1 st	---	MT/LT	---	MT/LT																																																																																																																																																																																																																															
2 nd	---	MT/LT	---	MT/LT																																																																																																																																																																																																																															
UB/LPP	---	myr	---	myr																																																																																																																																																																																																																															
Tare (actual)	-0.185	myr	0.165	myr																																																																																																																																																																																																																															
LCF	---	myr	---	myr																																																																																																																																																																																																																															
TPC/TPC	---	MT/LT	---	MT/LT																																																																																																																																																																																																																															
DIFFERENT MT/LT	---	MT/LT	---	MT/LT																																																																																																																																																																																																																															
9. Displacement for tare correction	1.301	MT/LT	8.929	MT/LT																																																																																																																																																																																																																															
10. Tare correction	---	MT/LT	---	MT/LT																																																																																																																																																																																																																															
11. Displacement for tare correction	1.301	MT/LT	8.929	MT/LT																																																																																																																																																																																																																															
12. Observed density	1.018	Kg/Ltr	1.018	Kg/Ltr																																																																																																																																																																																																																															
13. Density correction	-9	MT/LT	-61	MT/LT																																																																																																																																																																																																																															
14. Displacement for density correction	1.292	MT/LT	8.868	MT/LT																																																																																																																																																																																																																															
15. Deadweight weight	---	MT/LT	---	MT/LT																																																																																																																																																																																																																															
Ballast	---	MT/LT	---	MT/LT																																																																																																																																																																																																																															
Fresh water	---	MT/LT	---	MT/LT																																																																																																																																																																																																																															
Fuel Oil (IFO)	---	MT/LT	---	MT/LT																																																																																																																																																																																																																															
Diesel Oil (MDO)	---	MT/LT	---	MT/LT																																																																																																																																																																																																																															
Lubricating Oil (LO)	---	MT/LT	---	MT/LT																																																																																																																																																																																																																															
Others	---	MT/LT	---	MT/LT																																																																																																																																																																																																																															
16. Net displacement	12.92	MT/LT	8.868	MT/LT																																																																																																																																																																																																																															
17. Cargo Loaded / Discharged - :	---	MT/LT	---	MT/LT																																																																																																																																																																																																																															
Remarks & Sea State		Initial Draught Survey : MODERATE 0-0.5 m Final draught survey : MODERATE 0-0.5 m TROPICAL DRAUGHT = 4.37 ACTUAL DRAUGHT = TJ. BALA PORT MARCH 17, 2018																																																																																																																																																																																																																																	
Authorized by  Master/Chief Officer		PT. SUCOFINDO  Surveyor/Draughtsman																																																																																																																																																																																																																																	

FOR/SCI-05/12


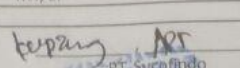
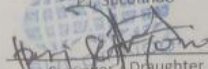
Rev : 00

Tgl. Berlaku : 05/08/2014

Hal 1 dari 1 hal




REMARKS - WE CONDUCT DRAUGHT SURVEY USED FORWARD
 AND AFTERWARD DRAUGHT MARK ONLY
 MIDSHIP DRAUGHT NOT AVAILABLE.

Lampiran 8
Draught Survey Bongkar BG. Momentum 3003


PROVISIONAL REPORT OF DRAUGHT SURVEY (VESSEL / BARGE)				 SUCOFINDO	
FILE / ORDER NO. :					
APPLICANT : PT. Sarama Anga Garilang					
CONSIGNEE :					
VESSEL / VOYAGE : BG. Momentum 03 / BG. Momentum 3003					
PORT : Tanjung Kupang				TA : APR 26, 2018 22.30	
NATIONALITY / FLAG : Indonesia				B/L : 71576.000 MT	
DEADWEIGHT :				LIGHT SHIP : MT	
PORT OF REGISTRY :				CONSTANT : MT	
FINDING		INITIAL *)		FINAL *)	
Date and hour : f MAR 27, 2018 09.00 u APR 04, 2018 13.30 u					
1.	Forward Port	4.30	M/Fe	0.82	M/Fe
	Forward Starboard	4.92 3.92	M/Fe	0.85	M/Fe
	Mean forward/forward correction	4.110	M/Fe	0.835	M/Fe
2.	After Port	4.90	M/Fe	0.65	M/Fe
	After Starboard	4.42	M/Fe	0.66	M/Fe
	Mean after/after correction	4.660	M/Fe	0.655	M/Fe
3.	Midship Port	-	M/Fe	-	M/Fe
	Midship Starboard	-	M/Fe	-	M/Fe
	Mean midship/midship correction	-	M/Fe	-	M/Fe
4.	Mean draught	4.3850	M/Fe	0.7450	M/Fe
5.	Mean of mean draught	4.38500	M/Fe	0.74500	M/Fe
6.	Mean of mean corr. for deformation	4.385000	M/Fe	0.745000	M/Fe
7.	Displacement	8,878.670	MT/lt	1,296.540	MT/lt
8.	Trim correction : 1 st	-	MT/lt	-	MT/lt
	2 nd	-	MT/lt	-	MT/lt
	• LBP / LPP	01.440	M/Fe	01.440	M/Fe
	• Trim (actual)	0.550	M/Fe	-0.180	M/Fe
	• LCF	-	M/Fe	-	M/Fe
	• TPC / TPI	-	MT/lt	-	MT/lt
	• DIFFERENT MTC/MTI	-	MT/lt	-	MT/lt
9.	Displacement for trim correction	8,878.670	MT/lt	1,296.540	MT/lt
10.	List correction	-	MT/lt	-	MT/lt
11.	Displacement for list correction	8,878.670	MT/lt	1,296.540	MT/lt
12.	Observe density	1.022	Kg/ltrs	1.022	Kg/ltrs
13.	Density correction	-25.986	MT/lt	-3.795	MT/lt
14.	Displacement for density correction	8,852.684	MT/lt	1,292.745	MT/lt
15.	Deductible weight	-	MT/lt	-	MT/lt
	• Ballast	-	MT/lt	-	MT/lt
	• Fresh water	-	MT/lt	-	MT/lt
	• Fuel Oil (MFO)	-	MT/lt	-	MT/lt
	• Diesel Oil (MDO)	-	MT/lt	-	MT/lt
	• Lubricating Oil (LO)	-	MT/lt	-	MT/lt
	• Others	-	MT/lt	-	MT/lt
16.	Net displacement	8,852.684	MT/lt	1,292.745	MT/lt
17.	Cargo loaded / discharged	7,559.939	MT/lt	-	-
Remarks & Sea State : Slight					
Acknowledge by,				 PT. SUCOFINDO	
Master/Chief Officer				 Surveyor / Draughter	

*) Pilih satuan ukuran dan berat yang sesuai (coret yang tidak sesuai)

Lampiran 9
Draught Survey Muat BG. Momentum 30012

		PT. Geosurvey - Inspection Services Division (ISD)					
		Coal Inspection Services and General Inspection Services					
		GS-F-MRN-02					
		(Issue : 1, Revision : 0, Date Issue : 01/03/2013)					
STATEMENT OF BARGE DRAUGHT SURVEY							
Name of Tug Boat		MOMENTUM 12			Port Of Loading		BIG POST, BUNATI
Name of Barge		MOMENTUM 30012			Port Of Discharging		PTU, AMIRANG
Other Tonnage		MT			Description of Cargo		COAL IN BULK
		INITIAL			FINAL		
Date / Time		JULY 24, 2018 / 07:40			JULY 24, 2018 / 23:00		
Draft Reading		Fore	Sib	Mean	Fore	Sib	Mean
Forward		0.73	0.80	0.765	4.06	4.20	4.130
Keel Correction							-
Corrected				0.765			4.130
At		0.65	0.68	0.665	4.54	4.67	4.605
Stern Correction							-
Corrected				0.665			4.605
Mean Fore & At							4.3675
Midship							-
Midship Correction							-
Corrected							-
Mean Midship				0.7275			4.3675
Quarter Aft				0.7275			4.3675
Corresponding Displacement				1.288.700			8.868.850
Trim by Head/Stern		-0.105			0.425		
Trim Correction							-
Displacement Corrected for Trim				1.288.700			8.868.850
Observed Density		1.015			1.015		
Density Correction				12.573			86.525
Displacement Corrected for Density				1.276.127			8.782.325
Total Consumable Stores and Ballast							-
Net Displacement				1.276.127			8.782.325
		TOTAL CARGO LOADED/DISCHARGED =			7.506.198 MT		
Remarks: <i>Sea Condition Swell about ± 1/2m</i>							
Place and Date:							
Signed for and behalf of:							
PT. GEOSURVEY							
							
The Marine Surveyor							
							

Lampiran 10
Draught Survey Bongkar BG. Momentum 30012

 SUGOFINDO MINERAL LABORATORY MANADO	PROVISIONAL REPORT OF DRAUGHT SURVEY	Edisi : 1 Revisi : 0 Tanggal : 01/11/2011 Halaman : 1 dari Disiapkan Oleh : HM Diektui Oleh :
File / Order No. : MDO.OP1.2018.00000 Vessel : TB MOMENTUM 12 / BG MOMENTUM 30012 T.A : August 5, 2018 / 19.00 LT Port : Amurang, Indonesia Light Ship : 0.000 MT Nationality / Flag : INDONESIA Cargo : BATU BARA Deadweight Tonnage : 0.000 MT B/L Quantity : 7,506.198 MT Port of Registry : INDONESIA Constant : 0.000 MT Instruction Received From : PT. PLN (PERSERO)		
FINDINGS	INITIAL	FINAL
Date and hours	August 14, 2018 / 10.40-11.10	August 20, 2018 / 05.10-05.40
a. Forward port	3.82 (feet/m)	0.77 (feet/m)
b. Forward starboard	4.24	0.80
c. Mean Forward/Fwd. corr'n/Fwd. corr'd	4.030 / - / 4.030	0.785 / - / 0.785
d. After port	4.53	0.64
e. After starboard	4.77	0.67
f. Mean After/Aft. corr'n/Aft. corr'd	4.650 / - / 4.650	0.655 / - / 0.655
g. Midship port	0.00	0.00
h. Midship starboard	0.00	0.00
i. Mean Midship/Mid. corr'n/Mid. corr'd	0.000 / 0.000 / 0.000	0.000 / 0.000 / 0.000
j. Mean draft	4.3400	0.7200
k. Mean of means	4.34000	0.72000
l. Mean of means corr. for deformation	4.340000	0.720000
m. Displacement	8,807.600	1,274.600
n. Trim Correction 1 st	0.000 LT/MT	0.000 LT/MT
2 nd	0.000	0.000
o. Total Trim correction	0.000	0.000
■ Trim (ft / m)	0.620	-0.130
■ TPI/TPC (LT / MT)	0.000	0.000
■ LCF/D-MTI (C) (ft / m)	0.000	0.000
■ D-MTI (C) (LT / MT)	0.000	0.000
■ LBP (ft / m)	1.000	1.000
p. Displacement corrected for trim	8,807.600 LT/MT	1,274.600 LT/MT
q. List Correction	-	-
r. Displacement corrected for list	8,807.600	1,274.600
s. Observed density (Kg/l)	1.020	1.020
t. Density correction	42.964	6.218
u. Displacement for density corr'n	8,764.636	1,268.382
v. Deductible weight	0.000	0.000
■ Ballast	0.000	0.000
■ Fresh Water	0.000	0.000
■ Fuel Oil	0.000	0.000
■ Diesel Oil	0.000	0.000
■ Lubricant Oil / Other	0.000	0.000
w. Net displacement	8,764.636	1,268.382
x. Initial	Loaded/Light	8,764.636 MT
y. Final	Loaded/Light	1,268.382 MT
z. Cargo Discharged / Loaded		7,496.254 MT

Remarks & Sea state : Initial : Swell sea Condition
 Anchor : Final : Swell sea Condition
 Bilge :

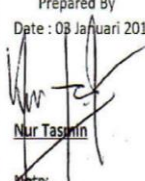

Amurang, Indonesia August 20, 2018

Acknowledged by

 Master Chief Officer


 P. Yuswanto A.A
 Surveyor

Lampiran 11
Pre-Shipment Notice (PSN)

PT. Momentum Indonesia Investama							
Pre-Shipment Notice (PSN)							
PSN Ref. No.: 003/PSN-M03/I/2019							
A. Shipment / Income Information				B. TB-BG Information			
Shipper	PT. MITRA MAJU SUKSES	Schedule		Speed	Momentum 03		
Trip	Sudan - Paiton	Jan-19		Laden	3,50	Fuel Cons/Liter	
Cargo	Batubara			Ballast	5,00	110	
Target Qty	7.500 MT			Idle at Port	0	5,00	
Freight	IDR 93.000 per MT			Fuel Price			
DPP	IDR 84.545 per MT			IDR 8.600 per Ltr			
PPN	IDR 8.454,55 per MT						
TOTAL REVENUE:		IDR 697.500.000					
C. Cost Factor							
Trip Description				Dist (NM)	Time (hour)	day	Fuel Quantity
							Calculation
Ballast	2. Paiton - Sudan	340	68	2,83			6.800
		0	0	0,00			0
		0	0	0,00			0
Laden	1. Sudan - Paiton	340	97	4,05			10.686
		0	0	0,00			0
		0	0	0,00			0
Galonan							500
Sub Total Used		680	165	6,88			17.986
Round Up/Down							18.000
Loading	Sudan		96	4,00			480
Discharging	Paiton		96	4,00			480
0			192	8,00			960
Total				14,88			18.960,00
Daily Cost	600.000.000	14,88					IDR 297.619.047,62
Fuel Cost	IDR 8.600 per Ltr	19.000 (Round Up)					IDR 163.400.000
Bonus Trip Laden	IDR 20.000 per NM	340					IDR 6.800.000
Bonus Trip Ballast	IDR 15.000 per NM	340					IDR 5.100.000
Agency Cost							IDR 40.000.000
Load Port	IDR 25.000.000						
Disch Port	IDR 15.000.000						
Broker Comm I	IDR 2.000 per MT	7.500					IDR 15.000.000
Broker Comm II	IDR 0 per MT	7.500					IDR 0
Others							
PPN	IDR 8.454,55	7.500					IDR 88.409.091 per MT
Asist Tug	IDR 25.000.000,00						
TOTAL COST (EXCLUDE DAILY COST):							IDR 318.709.091
D. Cost VS Revenue in %							45,69%
E. Est Gross Profit in IDR (Revenue - Cost)							IDR 378.790.909
F. Est Net Profit (Point E - Daily Cost)							IDR 81.171.861
Prepared By				Agreed by			
Date : 03 Januari 2019				Date : 03 Januari 2019			
 Nur Tasmin							
Notes							

Lampiran 12

Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL)

SURAT PERJANJIAN ANGKUTAN LAUT

NO : 003/MI-M03/I/2019

(“SPAL”)

Pada hari ini Kamis, 03 Januari 2019 di Jakarta, para pihak yang nama-namanya disebutkan dibawah ini (“Para Pihak”) telah sepakat dan setuju untuk menandatangani SPAL ini dengan syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan sebagai berikut:	
01. Pemilik Kapal/Operator PT Momentum Indonesia Investama APL Tower – Central Park 19 th Floor Unit T7, Jl. S. Parman Kav. 28 Kel. Tanjung Duren Selatan kec. Grogol Petamburan., Jakarta Barat	02. Penyewa Ruangan Kapal/Pemilik Muatan/Shipper PT. Mitra Maju Sukses The City Center Batavia Tower I Lt.41 Jl. KH. Mas Mansyur Kav. 126 Jakarta Pusat 10220 Telp : 021 - 29529473
03. Nama dan Data Kapal TB. Momentum 03 / BG. Momentum 3003 <i>Ship Particular</i> terlampir.	04. Laycan 03 – 04 Januari 2019
06. Jenis Muatan dan Jumlahnya Batu Bara Curah: +/- 7500 (sesuai <i>draft</i> aman tongkang yang diijinkan pihak otoritas pelabuhan)	05. Posisi Kapal Saat Ini Sungai Danau
07. Uang Tambang Rp. 93.000,- /MT, (Include PPn,PPh, & Asist Tug di pelabuhan Muat & Pelabuhan Bongkar. (Sembilan puluh tiga ribu rupiah)	08. Pembayaran ditujukan ke : PT Momentum Indonesia Investama BANK DANAMON Acc No. 770 276 666 3
09. Cara Pembayaran 100% dibayarkan 30 hari setelah invoice asli diterima	
10. Pelabuhan Muat Jetty Wahana, Sungai Danau, Kalimantan Selatan	11. Pelabuhan Bongkar PLTU Paiton Baru
12. Lamanya Hari di Pelabuhan Muat/Pelabuhan Bongkar/Lay Time Prorata 8 (delapan) hari. Termasuk tunggu antrian muat, dokumen dan antrian bongkar	13. Kondisi Angkutan FIOT
14. Pengirim Muatan <i>To Be order</i>	15. Penerima Muatan <i>To Be order</i>
16. Asuransi Kapal Oleh Pemilik Kapal/Operator	17. Asuransi Muatan Oleh Penyewa Ruangan Kapal/Pemilik Muatan/Shipper
18. Demurrage Rp. 25.000.000,- per hari (Dua puluh lima juta rupiah)	19. Keagenan Kapal Ditunjuk oleh Pemilik Kapal/Operator
20. Dead Freight 7500 MT Total pembayaran dihitung berdasarkan <i>Draft Survey</i> , apabila kurang dari <i>Dead Freight</i> , akan tetap dikenakan <i>minimum charge</i> sebesar 7500 MT x Uang Tambang	
21. Hukum Yang Berlaku dan Perselisihan: SPAL ini diatur dan ditafsirkan berdasarkan hukum negara Republik Indonesia. Dalam hal terjadi perselisihan terhadap ketentuan dan/atau pelaksanaan ketentuan yang diatur dalam SPAL ini, maka Para Pihak sepakat dan setuju untuk menyelesaikan perselisihan dimaksud secara musyawarah untuk mufakat. Apabila perselisihan tersebut tidak dapat diselesaikan dengan cara musyawarah untuk mufakat dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari terhitung sejak tanggal pemberitahuan mengenai adanya permasalahan dimaksud, maka Para Pihak sepakat dan setuju untuk menyelesaikan perselisihan melalui Pengadilan Negeri Jakarta Barat.	
22. Ketentuan-Ketentuan Lain: Dengan ini Para Pihak setuju dan sepakat terhadap ketentuan lainnya sebagaimana diatur dalam Ketentuan Umum yang menjadi satu kesatuan dengan SPAL ini. Untuk menjadi bukti yang sah, SPAL ini ditandatangani oleh wakil yang sah dari Para Pihak, dibuat dalam 2 (dua) rangkap yang masing-masing bermaterai cukup dan masing-masing mempunyai ketentuan hukum yang sama.	

PEMILIK KAPAL/OPERATOR



FANNY TANIATI

**PENYEWA RUANG KAPAL/
PEMILIK MUATAN/SHIPPER**



LEONARDUS H LUNEL

KETENTUAN UMUM (GENERAL CONDITION)

NO: 003/MII-M03/I/2019

01. Tujuan SPAL adalah menyediakan Kapal untuk menunjang kegiatan usaha pengangkutan pihak Penyewa Ruangan Kapal/Pemilik Muatan/Shipper. Pemilik Kapal/Operator dengan tegas melarang Penyewa Ruangan Kapal/Pemilik Muatan/Shipper untuk menyewakan kembali Kapal kepada pihak manapun tanpa persetujuan tertulis dari Pemilik Kapal/Operator.
02. Pemilik Kapal/Operator berhak memuat muatan di atas dek dengan *draft* Kapal dalam keadaan laik laut (*sea worthy*) dengan dibuktikan oleh sertifikat-sertifikat keselamatan dan keamanan kapal yang masih berlaku sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia. Awak Kapal berhak menolak melakukan pemuatan muatan yang melebihi *draft* Kapal. Segala risiko muatan menjadi beban dan tanggung jawab Penyewa Ruangan Kapal/Pemilik Muatan/Shipper. Pemilik Kapal/Operator tidak bertanggungjawab atas tumpah, hilang, rusak, berkurang, dan/atau musnahnya muatan baik dalam pelayaran maupun sewaktu berada di Pelabuhan Muat atau Pelabuhan Bongkar.
03. Seluruh perizinan dan dokumen yang diperlukan terkait dengan muatan merupakan tanggung jawab Penyewa Ruangan Kapal/Pemilik Muatan/Shipper. Penyewa Ruangan Kapal/Pemilik Muatan/Shipper menjamin bahwa Pemilik Kapal/Operator tidak akan mendapatkan gugatan dan/atau tuntutan dalam bentuk apapun dari pihak manapun sehubungan dengan muatan. Pemilik Kapal/Operator tidak bertanggung jawab atas berkurang, hilang atau musnahnya muatan baik selama pemuatan/pembongkaran maupun pelayaran.
04. Pemilik Kapal/Operator berhak menolak permintaan Penyewa Ruangan Kapal/Pemilik Muatan/Shipper untuk memasuki wilayah yang berbahaya bagi Anak Buah Kapal ("ABK") dan/atau Kapal ataupun wilayah di luar Wilayah Operasi. Di tempat-tempat yang dangkal dan membahayakan ABK dan Kapal, maka Pemilik Kapal/Operator berhak untuk menentukan tempat yang aman dan terdekat untuk pemuatan/pembongkaran muatan demi keselamatan ABK dan Kapal.
05. Apabila terjadi kerusakan mesin Kapal atau gangguan nautis/teknis Kapal, Penyewa Ruangan Kapal/Pemilik Muatan/Shipper memberi kesempatan kepada Pemilik Kapal/Operator untuk memperbaiki kerusakan dan/atau gangguan tersebut dalam waktu 21 (dua puluh satu) hari kerja. Apabila kerusakan atau gangguan tersebut tidak terselesaikan dalam waktu 21 (dua puluh satu) hari kerja, maka Pemilik/Operator wajib untuk menggantikan dengan kapal/tongkang/armada lain yang sama ukurannya dengan tidak mengubah dan menambah isi dan bunyi SPAL dan Ketentuan Umum ini. Setiap penggantian Kapal/armada yang dilakukan oleh Pemilik Kapal/Operator tidak akan dikenakan biaya tambahan kepada Penyewa Ruangan Kapal/Pemilik Muatan/Shipper. Asuransi muatan, *Lashing/Unlashing material*, *Marine Cargo Surveyor*, OPP/OPT, kran darat, EMKL, terpal dan papan penyanggah serta hal-hal teknis yang menyangkut muatan menjadi beban dan tanggung jawab Penyewa Ruangan Kapal/Pemilik Muatan/Shipper. Pemilik Kapal/Operator berhak untuk meminta Penyewa Ruangan Kapal/Pemilik Muatan/Shipper untuk menunjukan dokumen-dokumen asuransi yang telah ditutup oleh Penyewa Ruangan Kapal/ Pemilik Muatan/Shipper sebelum muatan dinaikkan ke atas Kapal.
06. Biaya survei kelaiklautan Kapal, survei sertifikasi Kapal, dan survei *maintenance* Kapal ditanggung sepenuhnya oleh Pemilik Kapal/Operator. Biaya survei terkait kuantitas dan/atau kualitas muatan ditanggung sepenuhnya oleh Penyewa Ruangan Kapal/Pemilik Muatan/Shipper.
07. Apabila terjadi kebakaran atas muatan yang mengakibatkan kerusakan pada Kapal, maka segala biaya yang timbul atas kerusakan dan biaya lain yang ditimbulkan sepenuhnya menjadi tanggung jawab Penyewa Ruangan Kapal/Pemilik Muatan/Shipper. Pemilik Kapal/Operator berhak untuk mengambil keputusan/tindakan apapun jika dilihat kondisi muatan akan membahayakan Kapal tanpa adanya tuntutan dari Penyewa Ruangan Kapal/ Pemilik Muatan/Shipper kepada Pemilik Kapal/Operator.
08. Lamanya hari di Pelabuhan Muat di hitung : (i) kapal tiba di pelabuhan muat sebelum tanggal laycan dan/atau sama dengan tanggal laycan, maka perhitungan di mulai dari tanggal laycan, (ii) kapal tiba di pelabuhan muat setelah tanggal laycan, maka perhitungan di mulai dari tanggal kapal tiba di pelabuhan muat dan berakhir sampai dengan terbitnya dokumen *cargo complete loading*.
09. Lamanya hari di Pelabuhan Bongkar di hitung pada saat kapal tiba di area pelabuhan bongkar dan berakhir sampai dengan pembongkaran muatan selesai dilakukan/*complete discharge*.
10. *Demurrage* wajib dibayarkan 100% (seratus persen) oleh Penyewa Ruangan Kapal/Pemilik Muatan/Shipper kepada Pemilik Kapal/Operator sebelum muatan Kapal dibongkar atau selambat-lambatnya 1 (satu) hari kerja setelah muatan Kapal dibongkar ("*Demurrage*").
11. Apabila sampai batas waktu yang ditentukan, penyewa Ruangan Kapal/Pemilik Muatan/Shipper belum melunasi *Demurrage* dan/atau Uang Tambang dan/atau pembayaran sebagaimana diwajibkan dalam SPAL, maka Pemilik Kapal/Operator akan memberikan satu kali peringatan tertulis agar Penyewa Ruangan Kapal/Pemilik Muatan/Shipper segera melunasi kewajiban pembayaran tersebut kepada Pemilik Kapal/Operator selambat-lambatnya 3 (tiga) hari kerja setelah tanggal surat peringatan tersebut ("*Surat Peringatan*").
12. Apabila terjadi keterlambatan pembayaran Uang Tambang dan/atau pembayaran sebagaimana diwajibkan dalam SPAL dalam jangka waktu maksimal 3x24 jam dari tanggal invoice, maka Penyewa Ruangan Kapal/Pemilik Muatan/Shipper wajib membayar denda sebesar 3% (tiga persen) per bulan dari Uang Tambang per MT prorata per hari.

13. Apabila Penyewa Ruangan Kapal/Pemilik Muatan/Shipper masih belum melunasi pembayaran sesuai dengan Surat Peringatan, maka Pemilik Kapal/Operator berhak untuk langsung menguasai, menahan dan/atau menjual muatan Kapal kepada siapapun tanpa persetujuan apapun dari Penyewa Ruangan Kapal/Pemilik Muatan/Shipper, dan Penyewa Ruangan Kapal/Pemilik Muatan/Shipper menjamin Pemilik Kapal/Operator tidak akan mendapat gugatan atau tuntutan apapun dari pihak manapun.
14. Apabila pemuatan/pembongkaran dilakukan lebih dari 1 (satu) pelabuhan, maka biaya yang timbul seperti biaya keagenan dan bahan bakar untuk mobilisasi tersebut akan menjadi tanggung jawab Penyewa Ruang Kapal/Pemilik Muatan/Shipper.
15. Apabila terjadi penahanan Kapal oleh aparat yang berwenang oleh sebab muatan, maka pengurusan dan pembebasan Kapal menjadi tanggung jawab Penyewa Ruangan Kapal/Pemilik Muatan/Shipper.
16. *Force Majeure* dalam perjanjian ini adalah badai, pasang surut, gempa bumi, sengatan petir, demonstrasi, pernyataan darurat dari pemerintah serta hal-hal lain yang sifatnya tidak dapat diprediksi, tidak dapat dihindari dan di luar kemampuan akal manusia (*Act of God*). Apabila telah terjadi kondisi *Force Majeure*, maka pihak yang mengalami *Force Majeure* wajib menginformasikan kepada pihak lainnya paling lambat 2 x 24 (dua kali dua puluh empat) jam setelah diketahuinya kondisi *Force Majeure* tersebut. Apabila terjadi *Force Majeure*, maka Pemilik Kapal/Operator berhak menolak melakukan pelayaran dan/atau melakukan pemuatan/pembongkaran muatan hingga *Force Majeure* berakhir. *Force Majeure* yang dialami Penyewa Ruang Kapal/Pemilik Muatan/Shipper wajib disampaikan secara tertulis oleh Penyewa Ruang Kapal/Pemilik Muatan/Shipper kepada Pemilik Kapal/Operator dan wajib mendapat persetujuan dari Pemilik Kapal/Operator. Apabila Kapal karam/tenggelam karena *Force Majeure*, maka kerugian Kapal ditanggung oleh Pemilik Kapal/Operator, sementara kerugian muatan ditanggung oleh Penyewa Ruang Kapal/Pemilik Muatan/Shipper.
17. Apabila telah terjadi *Force Majeure*, Pemilik Kapal/Operator dan Penyewa Ruang Kapal/Pemilik Muatan/Shipper harus membicarakan kembali mengenai kelanjutan dan/atau pelaksanaan SPAL ini setelah Pemilik Kapal/Operator menerima pemberitahuan secara tertulis mengenai terjadinya *Force Majeure* tersebut dari Penyewa Ruang Kapal/Pemilik Muatan/Shipper.
18. Apabila Kapal karam/tenggelam karena *Force Majeure*, maka kerugian Kapal ditanggung oleh Pemilik Kapal/Operator dan kerugian Muatan Kapal/kargo ditanggung oleh Penyewa Ruang Kapal/Pemilik Muatan/Shipper.
19. Pembayaran Uang Tambang sebagaimana disebutkan dan ditentukan caranya pada butir 7, 8, dan 9 merupakan pembayaran yang tidak dapat dibatalkan meskipun Kapal dan/atau muatan hilang atau musnah. Apabila pada saat Kapal berlayar dan/atau tiba di pelabuhan tujuan mengalami kejadian *Force Majeure* dengan total losses maka Penyewa Ruang Kapal/Pemilik Muatan/Shipper tetap membayar sebesar 75% x Uang Tambang x Tonase muat.
20. Apabila pada saat Kapal berlayar dan/atau tiba di pelabuhan tujuan mengalami kejadian *Force Majeure* namun tidak mengalami total losses serta Kapal masih aman untuk melanjutkan pelayaran dan pembongkaran, maka Penyewa Ruang Kapal/Pemilik Muatan/Shipper tetap membayar sebesar 100% x Uang Tambang x Tonase muat.
21. Apabila terjadi *General Average*, maka akan mengikuti pada York Antwerp 1974/Undang-Undang yang berlaku di Indonesia. Uang tambang dan *Dead Freight* tidak dapat dipungut dari *General Average* tersebut.
22. Hal-hal yang belum tercantum dalam Ketentuan Umum dari SPAL ini, akan dibicarakan bersama dan ditambahkan setelah ada persetujuan bersama sebagai adendum yang tidak terpisahkan dan merupakan 1 (satu) kesatuan dengan Ketentuan Umum dari SPAL ini.
23. Apabila muatan diatas kapal melebihi dari *draft* aman tongkang yang diijinkan pihak otoritas pelabuhan dan terjadi pemeriksaan oleh Instansi terkait, maka sepenuhnya adalah tanggung jawab Penyewa Ruangan Kapal/Pemilik Muatan/Shipper.
24. Apabila Perjanjian ini telah ditandatangani oleh Para Pihak, maka Para Pihak sepakat untuk tidak membatalkan perjanjian ini. Dalam hal terjadi pembatalan sepihak dari salah satu pihak, maka pihak yang membatalkan wajib membayar ganti rugi kepada pihak lainnya sebesar 25% (dua puluh lima persen) dari nilai kontrak SPAL ini. Pembayaran ganti rugi wajib dilaksanakan selambat-lambatnya 7 (tujuh) hari kalender sejak tanggal pembatalan perjanjian.
25. Ketentuan Umum ini menjadi satu dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Surat Perjanjian Angkutan Laut No. 003/MII-M03/I/2019

PEMILIK KAPAL /OPERATOR

PENYEWAWA RUANG KAPAL/
PEMILIK MUATAN/SHIPPER

FANNY TANIATI

LEONARDUS H LUNEL

Lampiran 13

Hasil Wawancara dengan narasumber

Laporan Hasil Wawancara 1

Penulis : Ayu Amanah

Narasumber : *Manager Marketing*

Isi Hasil Wawancara

1. Bagaimana proses pelaksanaan perjanjian kerjasama pada PT. Momentum

Indonesia Investama dan apa saja kendala yang dihadapi ?

Jawab : “Prosesnya seperti pelaksanaan sewa menyewa yang sederhana misal kamu menyewa mobil, nah kalau menyewa mobil kan kita konfirmasi kepada pemilik mobil untuk menyewa mobilnya kemudian mendiskusikan harga sewa, tempat serah terima mobil tersebut, kemudian cara pembayarannya. Nah itu lebih sederhana karena proses perjanjian kerjasama atau sewa menyewa kapal lebih rumit karena kapal adalah transportasi besar dan hanya bisa berjalan di laut kemudian untuk kapal dokumennya juga banyak dibandingkan dengan mobil. Jadi proses pelaksanaan sewa menyewa kapal ini diawali dengan adanya orang yang menyewa kapal dan ada pemilik kapal, keduanya membuat perjanjian yang bernama Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL). Apabila SPAL tersebut sudah ditanda tangani oleh kedua belah pihak, artinya kedua belah pihak tersebut sudah menyetujui setiap poin-poin yang tercantum di dalam SPAL.

Untuk kendala yang dihadapi dalam pengangkutan melalui laut yaitu seperti keterlambatan kapal, kerusakan muatan, kemudian kehilangan muatan”.

2. Apa sebab terjadinya keterlambatan kapal yang sering ditemui dalam pelaksanaan pengangkutan batubara ?

Jawab : “Sebab terjadinya keterlambatan kapal biasanya terjadi karena cuaca buruk dan gelombang tinggi, bisa juga karena kerusakan *main engine* (ME) pada kapal maupun kerusakan pada tongkang atau kebocoran tongkang kemudian bisa juga karena menunggu antrian sandar ataupun menunggu muatan”.

3. Faktor apa saja yang mempengaruhi terjadinya kerusakan maupun kehilangan muatan ?

Jawab : “Biasanya muatan rusak atau terbakar dikarenakan kualitas dari muatan tersebut dalam artian kalori dari batubara tersebut dalam kategori *low*, *medium*, atau *high*. Kebakaran muatan ini juga bisa terjadi karena salah pengelolaan *cargo*. Misalnya *cargo* berkalori tinggi yang pada umumnya mudah terbakar harus segera dimuat dan segera tiba di pelabuhan bongkar untuk dibongkar. Apabila kapal dengan muatan berkalori tinggi tersebut mengalami keterlambatan kapal atau menunggu antrian sandar di pelabuhan bongkar, maka hal tersebut dapat berpotensi terjadinya kebakaran muatan. Cuaca juga bisa berpengaruh terhadap kehilangan muatan, karena pada saat kapal tersebut terkena cuaca buruk maupun gelombang tinggi di laut dapat menyebabkan air laut naik dan membawa muatan jatuh ke laut. Tidak hanya itu saja, cuaca juga bisa menyebabkan tongkang bocor yang pada akhirnya juga menyebabkan tongkang miring dan muatan jatuh ke laut”.

4. Strategi apa yang digunakan untuk mengatasi kendala-kendala tersebut ?

Jawab : “Strategi yang digunakan yaitu memonitor line up, pantauan cuaca dan gelombang tinggi kemudian untuk cargo terbakar yaitu dengan cara menyiram cargo yang sudah berasap dengan menggunakan air tawar yang ada di kapal. Kemudian untuk permasalahan mesin strateginya yaitu dengan melakukan perbaikan dan untuk meminimalisir kerusakan harus dilakukan perawatan atau *maintenance* secara rutin”.



Lampiran 14

Hasil Wawancara dengan narasumber

Laporan Hasil Wawancara 2

Penulis : Ayu Amanah

Narasumber : *Supervisor Operation*

Isi Hasil Wawancara

1. Bagaimana proses pelaksanaan perjanjian kerjasama pada PT. Momentum Indonesia Investama dan apa saja kendala yang dihadapi ?

Jawab : “Prosesnya yaitu penyewa mengkonfirmasi penyewaan kapal kepada PT. Momentum Indonesia Investama, kemudian penyewa menyerahkan *Shipping Instruction* (SI) dan legalitas perusahaannya untuk dibuatkan SPAL oleh PT. Momentum Indonesia Investama, setelah kedua belah pihak menandatangani SPAL tersebut, maka pengangkutan bisa dilaksanakan”.

2. Apa sebab terjadinya keterlambatan kapal yang sering ditemui dalam pelaksanaan pengangkutan batubara ?

Jawab : “Sebab terjadinya keterlambatan kapal yaitu karena cuaca buruk, jadi kapal harus berlindung dan menunggu cuaca membaik serta aman untuk dilakukan pelayaran lagi. Keterlambatan yang sering terjadi dikarenakan menunggu antrian sandar dan kerusakan pada mesin kapal”.

3. Faktor apa saja yang mempengaruhi terjadinya kerusakan maupun kehilangan muatan ?

Jawab : “Faktor yang menyebabkan terjadinya kerusakan maupun kehilangan muatan yang sering terjadi adalah karena cuaca”.

4. Strategi apa yang digunakan untuk mengatasi kendala-kendala tersebut ?

Jawab : “Strategi yang digunakan yaitu dengan cara memonitor *daily report* yang dilaporkan oleh *crew* kapal kepada divisi operasional kemudian memonitor prakiraan cuaca dan line up di pelabuhan muat dan pelabuhan bongkar”.



Lampiran 15
Hasil Wawancara dengan narasumber
Laporan Hasil Wawancara 3

Penulis : Ayu Amanah

Narasumber : Nahkoda TB. Momentum 06

Isi Hasil Wawancara

1. Apa sebab terjadinya keterlambatan kapal yang sering ditemui selama bekerja di kapal milik PT. Momentum Indonesia Investama ?

Jawab : “Selama bekerja di PT. Momentum Indonesia Investama ada 3 penyebab keterlambatan kapal yaitu menunggu antrian sandar, kerusakan mesin dan karena cuaca yang mengharuskan kapal *shelter* atau berlandung”.

2. Faktor apa saja yang menyebabkan kehilangan dan kerusakan muatan ?

Jawab : “Faktor yang menyebabkan kehilangan muatan biasanya karena cuaca buruk dan kebocoran tongkang. Kemudian untuk kerusakan muatan biasanya karena kebakaran muatan dikarenakan terlalu lama menunggu antrian sandar yang menyebabkan muatan lama berada di dalam tongkang dan menyebabkan muatan tersebut berasap dan apabila muatan terlalu lama di dalam tongkang dan tidak segera dibongkar maka dapat menyebabkan muatan tersebut terbakar dan rusak”.

3. Apa yang dilakukan *crew* kapal apabila terjadi kebakaran muatan selama pelayaran menuju pelabuhan tertentu?

Jawab : “Sampai saat ini belum ada kebakaran muatan selama pelayaran hanya saja mulai menandakan muatan tersebut berasap. Jika muatan sudah mulai terlihat berasap, maka saat itu *crew* kapal langsung menginfokan kepada divisi operasional kemudian melakukan tindakan yaitu dengan menyiram muatan yang berasap menggunakan air tawar yang ada di kapal”.



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Ayu Amanah
2. Tempat, Tanggal lahir : Kudus, 28 Desember 1998
3. Alamat : Wonosoco, RT 01/RW 01, Undaan, Kudus
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Akhmad Baekhoni
 - b. Ibu : Bondan Kusumaning Tiyas
6. **Riwayat Pendidikan**
 - a. SD Negeri 1 Kalirejo
 - b. SMP Negeri I Undaan Kudus
 - c. SMA Negeri 2 Bae Kudus
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktek Darat (PRADA)**

PERUSAHAAN : PT. Momentum Indonesia Investama

ALAMAT : JL. Pluit Utara 8 No 1, Kel. Pluit
Kec. Penjaringan, Jakarta Utara 14450.

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 120/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/08/2020

Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : AYU AMANAH
NIT : 531611306224 K
Prodi/Jurusan : KALK
Judul : Analisa Pelaksanaan Perjanjian Kerjasama
Pengangkutan Batubara Pada PT. MOMENTUM
INDONESIA INVESTAMA

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 22 %* (Dua Puluh Dua Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 5 Agustus 2020

KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN

ALFUMARYATI, SH

Penata Tingkat I, III/d

NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

Analisis Pelaksanaan Perjanjian Kerjasama Pengangkutan Batubara Pada PT. Momentum Indonesia Investama

ORIGINALITY REPORT

22%

SIMILARITY INDEX

25%

INTERNET SOURCES

2%

PUBLICATIONS

7%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	www.scribd.com Internet Source	9%
2	pip-semarang.ac.id Internet Source	4%
3	es.scribd.com Internet Source	3%
4	docplayer.info Internet Source	3%
5	digilib.unila.ac.id Internet Source	2%
6	repository.unhas.ac.id Internet Source	2%

Exclude quotes On

Exclude bibliography On

Exclude matches < 2%